This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

**A propos de ce livre**

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

**Consignes d'utilisation**

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

**À propos du service Google Recherche de Livres**

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

BIBLIOTHÈQUE DU CONDUCTEUR DE TRAVAUX PUBLICS

# CONTRÔLE
DES
# CHEMINS DE FER
## ET DES TRAMWAYS

Vve CH. DUNOD, ÉDITEUR

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Class 4[illegible]
L[illegible]

# CONTROLE

DES

# CHEMINS DE FER ET DES TRAMWAYS

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES

BIBLIOTHÈQUE DU CONDUCTEUR DE TRAVAUX PUBLICS

# CONTROLE

DES

# CHEMINS DE FER

ET

# DES TRAMWAYS

PAR

JEAN DE LA RUELLE

AVOCAT

RÉDACTEUR AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY
OF
CALIFORNIA

PARIS

Vve Ch. DUNOD, ÉDITEUR

49, Quai des Grands-Augustins, 49

1903

GENERAL

**BIBLIOTHÈQUE DU CONDUCTEUR DE TRAVAUX PUBLICS**

**PUBLIÉE SOUS LES AUSPICES**

# DE MESSIEURS LES MINISTRES DES TRAVAUX PUBLICS DE L'AGRICULTURE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE L'INTÉRIEUR, DES COLONIES DE LA JUSTICE

## Comité de patronage

**BECHMANN** Directeur des eaux et de l'assainissement de Paris, Professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées.

**BOREUX** Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur de la voie publique et de l'éclairage de Paris.

**BOSRAMIER** Conducteur principal des Ponts et Chaussées en retraite.

**BOUQUET** Directeur du personnel et de l'enseignement technique au Ministère du Commerce et de l'Industrie.

**BOURRAT** Conducteur des Ponts et Chaussées, Membre de la Chambre des députés.

**BOUVARD** Directeur administratif des services d'architecture, des promenades et plantations de la ville de Paris.

**COLSON** Conseiller d'Etat, Professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées.

**COMTE (J.)** Ancien directeur des Bâtiments civils et des Palais nationaux.

**DEBAUVE** Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Agent voyer en chef de l'Oise, auteur du *Manuel de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées*, Membre du Conseil de la vicinalité au Ministère de l'Intérieur.

**DEFRANCE** Directeur des affaires départementales à la Préfecture de la Seine.

**DELECROIX** Avocat, Docteur en droit, Directeur de la *Revue de la Législation des Mines*.

Le **Directeur** de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

Le **Directeur** de l'Ecole nationale supérieure des Mines.

**DONIOL** Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, Membre du Conseil de la Légion d'honneur.

**BOUSQUET (du)** Ingénieur en chef du matériel et de la traction à la Cie des Chemins de fer du Nord.

**EYROLLES** Directeur de l'Ecole spéciale des Travaux publics.

**FLAMANT** Inspecteur général des Ponts et Chaussées de l'Algérie.

**GRILLOT** Président honoraire de la Société des Conducteurs, Contrôleurs et Commis des Ponts et Chaussées et des Mines.

**GUILLAIN** Directeur honoraire des Routes, de la Navigation et des Mines, ancien Ministre des Colonies, Membre de la Chambre des députés.

**HATON DE LA GOUPILLIÈRE** Membre de l'Institut, Inspecteur général des Mines.

**HENRY (E.)** Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Président du Conseil de la Vicinalité au Ministère de l'Intérieur.

**HUET** Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, ancien Directeur administratif des Travaux de Paris.

**LAUSSEDAT** (le Colonel) Membre de l'Institut, Directeur honoraire du Conservatoire national des Arts et Métiers.

**LE BERQUIER** Avocat à la Cour d'appel de Paris.

**LE ROUX** Ancien Directeur des Affaires départementales à la Préfecture de la Seine.

**LOUIS MARTIN** Avocat, Professeur libre de droit, Membre de la Chambre des députés.

**MARTINIE** Contrôleur général de l'Administration de l'Armée, Ancien Président de la Société de Topographie de France.

**METZGER** Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des Chemins de fer de l'Etat.

**NICOLAS** Directeur honoraire au Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Postes et Télégraphes.

**PHILIPPE** Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur honoraire de l'Hydraulique agricole au Ministère de l'Agriculture.

**PILLET** Professeur au Conservatoire des Arts et Métiers.

**PIOT** Sénateur, Vice-Président du Conseil Général de la Côte-d'Or, ancien Entrepreneur de Travaux publics.

Le **Président** de l'Association philotechnique.

Le **Président** de l'Association polytechnique.

Le **Président** de la Société des Anciens Elèves des Ecoles nationales d'Arts et Métiers.

Le **Président** de la Société des Conducteurs, Contrôleurs et Commis des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le **Président** de la Société des Ingénieurs civils de France.

Le **Président** de la Société des Ingénieurs coloniaux.

Le **Président** de la Société de Topographie de France.

**QUENNEC** Directeur du Personnel à la Préfecture de la Seine.

**RÉSAL** Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Professeur à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

**ROUCHÉ** Professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers.

**SANGUET** Président de la Société de Topographie parcellaire de France.

**TISSERAND** Conseiller-maître à la Cour des Comptes.

## Comité de rédaction

SIÈGE : 46, QUAI DE L'HÔTEL-DE-VILLE

### Bureau

PRÉSIDENT :

**JOLIBOIS** Conducteur des Ponts et Chaussées, Agent voyer cantons (Service ordinaire et vicinal de la Seine), ancien Président de la Société des Conducteurs, Contrôleurs et Commis des Ponts et Chaussées et des Mines, Membre du Comité de la Société des Ingénieurs coloniaux, des Sociétés des Ingénieurs civils de France, des anciens élèves des Ecoles d'Arts et Métiers, de Topographie de France, etc., Professeur à l'Association philotechnique.

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL :

**BONNAL** Ingénieur civil, Secrétaire de la Direction des Tramways à vapeur du département de l'Aude, Membre de la Société des Ingénieurs coloniaux, Professeur à l'Association philotechnique.

VICE-PRÉSIDENTS :

**DACREMONT** Sous-inspecteur de l'Assainissement, Service municipal.

**DARDART** Conducteur principal des Ponts et Chaussées (Service ordinaire et vicinal de la Seine).

**FALCOU** Chef de bureau à la Préfecture de la Seine, Chef du cabinet du Directeur administratif des services d'architecture, des promenades et plantations.

**VIDAL** Inspecteur particulier de l'Exploitation commerciale des Chemins de fer P.-L.-M.

SECRÉTAIRES :

**BONDU** Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer (P.-L.-M.), professeur à l'Association philomatique.

**CANAL** Conducteur des Ponts et Chaussées, Contrôleur Comptable des Chemins de fer (Orléans).

**DEJUST** Conducteur municipal (Service des Eaux), Ingénieur des Arts et Manufactures, Répétiteur à l'Ecole centrale des Arts et Manufactures.

**DIÉBOLD** Sous-inspecteur de l'Assainissement, Service municipal.

## Membres du Comité :

| | |
|---|---|
| **AUCAMUS** | Ingénieur des Arts et Manufactures, chef d'atelier aux chemins de fer du Nord. |
| **DARIÈS** | Conducteur Municipal (Service des Eaux), Licencié ès Sciences, Professeur à l'Association philotechnique et à l'Ecole spéciale des Travaux publics. |
| **COLAS** | Chef de bureau aux Chemins de fer de l'Etat. |
| **DECRESSAIN** | Contrôleur principal des Mines (Service des appareils à vapeur), Professeur à l'Ecole d'Horlogerie. |
| **GRIMAUD** | Conducteur des Ponts et Chaussées (Navigation de la Seine et Ponts de Paris), rédacteur en chef du journal *les Travaux publics*. |
| **HALLOUIN** | Ancien Conducteur des Ponts et Chaussées, Inspecteur principal de l'Exploitation commerciale des Chemins de fer de l'Etat. |
| **LANAVE** | Conducteur principal des Ponts et Chaussées, chef de section à la Cie du Chemin de fer métropolitain. |
| **LÉVY-SALVADOR** | Ingénieur du Service technique de l'Hydraulique agricole, au Ministère de l'Agriculture. |
| **MALETTE (G.)** | Conducteur des Ponts et Chaussées, Agent voyer cantonal (Service ordinaire et vicinal de la Seine). |
| **PRADÈS** | Ancien conducteur de l'Hydraulique agricole, Rédacteur au Ministère de l'Agriculture, Professeur à l'Association philotechnique. |
| **PRÉVOT** | Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur des Ponts et Chaussées (Service du nivellement général de la France). |
| **REBOUL** | Contrôleur principal des Mines (Service des appareils à vapeur). |
| **ROUSSEAU (Ph.)** | Secrétaire général de la Société des Ingénieurs coloniaux. |
| **ROUX** | Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur des Ponts et Chaussées (Service ordinaire du Puy-de-Dôme). |
| **SIMONET** | Conducteur des Ponts et Chaussées, Service municipal (Métropolitain). |
| **SAINT-PAUL** | Conducteur municipal, Chef du Service de l'Eclairage de la 1re section de Paris, Secrétaire adjoint de la Société de Topographie de France, Professeur à l'Association polytechnique, Vice-Président de l'Association amicale et de prévoyance des Employés municipaux de la Direction des Travaux de Paris. |
| **WÉRY** | Conducteur municipal, Chef de bureau de section. |

# CONTROLE

DES

# CHEMINS DE FER ET DES TRAMWAYS

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

## TITRE I

## CARACTÈRES GÉNÉRAUX DU DROIT DE CONTROLE DE L'ÉTAT

### CHAPITRE I

### DU DROIT DE CONTROLE DE L'ÉTAT. SA NATURE. — SA RAISON D'ÊTRE

Si l'on se propose de rechercher la nature et la raison d'être du droit de contrôle de l'Etat sur les chemins de fer, il faut se placer à deux points de vue distincts:

Envisagé sous un premier aspect, le droit de contrôle de l'État est un droit supérieur de police s'exerçant indépendamment de toute manifestation de volonté de la part du concessionnaire ou de l'exploitant. Il s'impose dès qu'un chemin de fer est destiné à l'usage du public.

On ne pourrait admettre évidemment que l'Administration, qui a la responsabilité de tous les services publics, même quand elle ne les gère pas directement, n'eût pas à intervenir dans l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, qui mettent actuellement en jeu, à un si haut degré, l'intérêt et la sécurité de tous.

Le législateur l'a compris et, par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, par l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, l'Administration a été investie d'un pouvoir général de police et de surveillance à l'égard des compagnies, qui lui permet de leur imposer toutes les mesures

nécessitées par la sûreté de l'exploitation, les besoins et les convenances du public.

A un second point de vue, le droit de contrôle de l'État est une conséquence directe du contrat de concession [1].

L'État concédant ne pourrait en effet avoir, dans ce contrat [2], moins de droits qu'un simple particulier dans toute convention, et il est indiscutablement fondé à en surveiller l'exécution et à s'assurer que son co-contractant, le concessionnaire, exécute strictement ses obligations.

L'exercice de ce droit n'est autre chose que le contrôle de l'État sur la compagnie concessionnaire.

Le cahier des charges, qui forme la loi des parties dans le contrat de concession, a précisé les droits de chacun ; mais, comme les obligations du concessionnaire, en ce qui concerne la construction et l'exploitation, touchent à la sécurité publique, l'Administration a pris soin de spécifier nettement son droit de contrôle et de surveillance dans l'article 27, pour la construction même de la ligne, et dans les articles 33 [3] et 34 pour l'entretien et l'exploitation. L'insertion de cette clause, qui n'est de style dans aucun contrat entre particuliers, démontre toutefois que le droit de contrôle de l'État est ici plus que le simple droit de surveillance qu'il peut tenir du contrat. Il y a là, en quelque sorte, une stipulation d'ordre public que l'État inscrit dans le cahier des charges plus comme personne administrative que comme contractant.

Du reste, le contrat de concession intervenu entre deux parties de situation toute différente : entre une personne privée et l'État, gardera toujours un caractère hybride ; ses effets ne seront pas ceux du contrat en droit commun.

[1] Ou des conventions ultérieures qui viennent s'y adjoindre.

[2] Quand on parle du contrat de concession, il importe de ne pas se méprendre sur le sens exact de ce mot ; car, envisagée en elle-même, la concession n'est pas un contrat, c'est un véritable acte de puissance publique. Toutefois cet acte se fond, par la suite, si complètement dans la convention qui accompagne la concession, que celle-ci affecte, en effet, dans son ensemble, la forme d'un contrat.

[3] Le paragraphe 4 de l'article 33 déclare les règlements d'administration publique relatifs à la police et à l'exploitation du chemin de fer obligatoires non seulement pour le concessionnaire, mais, en

Ce résultat ne peut surprendre. L'État, personne publique, ne saurait, en effet, se plier à toutes les règles de droit applicables aux personnes privées[1] et de fait, dans ce contrat, les parties ne sont pas sur un pied de parfaite égalité : le concessionnaire a beaucoup plus d'obligations que de droits et ne pourrait se prévaloir de toutes les dispositions prévues par le Code civil au titre des contrats[2].

La situation privilégiée faite ici à l'État résulte directement de sa qualité de personne publique, et on peut dire que l'amplitude de ses droits, comme contractant, s'accroit de ceux qui résultent de la puissance publique pour lui conférer un pouvoir spécial en matière de contrôle.

Son droit se justifie, d'ailleurs, à d'autres titres encore. D'une part, la concession emportant délégation au profit du

outre, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer. C'est bien là la manifestation d'un droit de souveraineté que cette clause qui oblige même ceux qui n'ont pas été parties au contrat.

[1] Il est clair que les règles du droit privé et spécialement celles du droit civil ne peuvent s'appliquer *de plano* aux droits de puissance publique.

A ces droits spéciaux il faut appliquer des règles spéciales, qui sont des règles de droit public, et proprement des règles de droit administratif. Mais il faut dire bien haut que ces règles spéciales doivent s inspirer du grand principe d'égalité qui fait le fond de l'idée de justice dans tout le droit moderne. Tantôt elles puisent ce principe dans les règles constitutionnelles, tantôt elles le puisent, par analogie, dans les règles contractuelles du droit privé (Hauriou, *Droit administratif*, t. I, p. 564, E).

[2] De la part de l'État, l'inexécution des conditions du contrat ne se résout pas en dommages-intérêts, elle entraîne simplement la résiliation prononcée à la demande du concessionnaire ; de la part du concessionnaire, elle entraîne le séquestre ou la déchéance.

Après quinze années écoulées depuis la concession, l'État peut, à toute époque, racheter la concession, alors que le concessionnaire est, en principe, tenu pour toute la durée fixée par la convention.

[3] Pour la construction du chemin de fer : droit de recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique aux lieu et place du concédant ;

Pour sa conservation : droit d'exercer la police du domaine public ;

Pour son usage : droit de percevoir sur le public un péage qui représente pour partie le prix du service rendu et pour partie une

concessionnaire d'une fraction des droits de l'État [3], ce dernier est appelé à surveiller l'emploi qui en sera fait, et, du reste, le monopole, suite normale de la concession, ne peut se concevoir sans la tutelle étroite de celui qui l'a créé et qui demeure tenu de sauvegarder les intérêts du public obligé de s'y soumettre.

D'autre part, par le fait même de la concession, le chemin de fer qui en est l'objet est incorporé au domaine public et devient partie intégrante du patrimoine de la nation. L'État, propriétaire du chemin de fer dès la conclusion du contrat, mais qui n'en acquerra la possession qu'à l'expiration de la concession, ne peut se désintéresser du sort de sa chose, momentanément aux mains du concessionnaire. Il a le droit et le devoir de veiller à ce que le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent soient maintenus en bon état d'entretien [1].

Enfin, depuis que les intérêts financiers de l'État ont été associés directement à ceux des compagnies par les clauses de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices, la nécessité est apparue de surveiller l'administration des compagnies au point de vue des droits du Trésor.

L'État en puise le droit, d'un côté, dans le contrat intervenu, de l'autre, dans ses pouvoirs généraux de contrôle sur toutes les opérations financières dans lesquelles les deniers publics sont engagés.

Partout donc au-dessus de la concession plane la puissance souveraine de l'État.

En résumé, le droit de contrôle de l'Administration est un droit d'une nature spéciale : pour partie *exorbitant* du droit commun, si on l'envisage comme droit de puissance publique conféré à l'État, personne administrative chargée

véritable taxe publique, en raison du monopole constitué au profit du concessionnaire.

Ce caractère de taxe publique entraîne l'intervention de l'État dans sa fixation (homologation des tarifs).

[1] Art. 36, § 2, du cahier des charges d'intérêt général :

« La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et sta-

de veiller à la sécurité publique, gardienne des droits des citoyens et du patrimoine national; pour partie de droit commun, si on l'envisage comme découlant des droits de l'État figurant dans un contrat.

Il se justifie donc doublement, et le caractère des obligations imposées au concessionnaire implique l'organisation d'un double [1] contrôle : celui de la construction et celui de l'exploitation.

tions, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc... »

[1] Le contrôle financier, qui porte tant sur les services financiers de la construction que sur ceux de l'exploitation, doit être considéré comme une fraction des deux branches précitées du contrôle.

## CHAPITRE II

## DU DROIT DE CONTROLE DE L'ÉTAT

### SON ORIGINE

La dualité des services de contrôle conduit tout naturellement, pour l'étude de cette question, à la diviser en deux parties distinctes: dans l'une, on recherchera les sources du droit de contrôle de la construction; dans l'autre, celles du droit de contrôle de l'exploitation.

### § 1. — Controle de la construction

Le contrôle de la construction, c'est la surveillance de l'État sur les travaux d'établissement d'une ligne de chemin de fer.

On verra tout à l'heure que ce contrôle peut revêtir des formes diverses, suivant que la ligne à établir doit être construite par l'Etat, ou par une compagnie concessionnaire; mais on n'a pas à s'en occuper ici. Ce qu'il importe de connaître, c'est dans quels actes officiels l'État puise ce droit de contrôle.

Si l'on remonte à la loi du 11 juin 1842, le premier[1] texte

[1] L'article 3 de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, porte bien que tous les grands travaux publics, routes royales, canaux, chemins de fer, canalisation des rivières, etc., etc., ne pourront être exécutés qu'en vertu d'une loi; mais cette disposition est trop générale pour qu'on puisse la considérer comme ayant posé réellement le principe des droits de l'État dans la matière toute spéciale du contrôle des chemins de fer.

législatif qui a posé le principe des droits de l'État en matière de contrôle; ou à celle du 15 juillet 1845, qui est venue armer l'Administration des pouvoirs nécessaires pour assurer la police des chemins de fer; ou enfin à l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui a organisé le contrôle, on n'y trouve rien qui stipule que l'État exercera une surveillance sur la construction originaire des voies ferrées.

L'article 55 de cette ordonnance portait bien que « *les ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées seront spécialement chargés de surveiller l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et des clôtures* », mais il ne s'agit ici que du contrôle de l'entretien de la voie ferrée ou des ouvrages qui en dépendent, et non pas du contrôle de son établissement.

Les articles 1er, 3 et 4 de l'arrêté du 15 avril 1850, qui prévoient, avec détails, le contrôle et la surveillance des chemins de fer, au point de vue de l'exploitation proprement dite, de l'entretien de la voie, des terrassements et ouvrages de toute nature, ne parlent pas de la question dont on s'occupe. A peine pourrait-on voir, dans le dernier membre de phrase de l'article premier dudit arrêté[1] : « *et les mesures générales d'intérêt public* » un vague pouvoir reconnu à l'Administration pour contrôler la construction de la voie ferrée, qui intéresse au premier chef l'intérêt public. Mais cette disposition est trop générale; le texte qui la contient, simple arrêté ministériel, n'a pas une valeur suffisante pour faire loi dans une question aussi importante que celle de la construction des lignes ferrées, et on ne peut vraiment pas voir là l'origine proprement dite des droits de l'État dans cette matière. Non, il faut reconnaître que le législateur est resté muet sur ce point spécial et ce mutisme s'explique parce

[1] L'article 1er de l'arrêté du 15 avril 1850 est ainsi conçu :

« Le contrôle et la surveillance des chemins de fer exploités par les compagnies sont exercés directement par le Ministre des Travaux publics, pour tout ce qui concerne le service de l'exploitation proprement dite, l'ensemble de la circulation, les mesures générales de police et de sûreté, l'application des tarifs, la surveillance des opérations commerciales et les mesures générales d'intérêt public. »

qu'il était inutile ou, du moins, il n'a pas paru urgent de transformer en article de loi une disposition que l'on retrouve insérée, lors de toute concession de ligne, dans le cahier des charges qui y est adjoint.

On sait qu'à l'origine le texte des cahiers des charges variait dans une certaine mesure pour chaque concession de ligne; on rédigeait un cahier des charges pour chacune de ces concessions, alors que, depuis 1857, l'Administration a adopté un cahier des charges uniforme, appliqué à cette date aux réseaux du Nord, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi et, en 1859 seulement, aux réseaux de l'Est et de l'Ouest. Il a été refondu en 1875 et modifié en 1883; c'est le cahier des charges actuel.

Ce dernier, ainsi que celui de 1857, stipule formellement, dans son article 27, que les travaux d'établissement du chemin de fer seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'Administration. Il reste donc à rechercher l'origine de cette disposition, qui a passé dans la législation actuelle.

Or, si l'on remonte dans l'histoire des chemins de fer, à la période antérieure à 1857, pour s'arrêter à une époque type relativement au contrôle: à l'année 1845, par exemple, postérieure à la date à laquelle l'organisation du contrôle a été prévue (loi du 11 juin 1842) et antérieure à celle où il a été organisé[1] (ordonnance du 15 novembre 1846), on rencontre, dans tous les cahiers des charges annexés aux lois qui ont approuvé les concessions de cette époque, la disposition dont il s'agit[2]; mais elle y figure sous des articles por-

[1] On ne parle pas de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui a surtout un caractère pénal et ne concerne pas l'organisation proprement dite du contrôle.

[2] Il suffira, pour démontrer l'exactitude de ce dire, d'examiner au hasard le cahier des charges afférent à une concession importante de l'année 1845.

Prenons, par exemple, la loi du 15 juillet 1845, relative : 1° au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchements de Lille sur Calais et Dunkerque; 2° au chemin de fer de Creil à Saint-Quentin; 3° au chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck. Le titre Ier de cette loi (qu'il faut se garder de confondre avec celle portant la même date sur la police des chemins de fer) autorise la concession du chemin de fer de Paris à la frontière de

tant des numéros différents[1], et non pas, comme de nos jours, invariablement sous l'article 27.

On est donc là en présence d'un droit formel de contrôle incontestablement reconnu à l'État et emportant pour le concessionnaire l'obligation de s'y soumettre, puisqu'il est inséré dans le cahier des charges.

On comprend bien alors le silence des lois précitées et de l'ordonnance de 1846 au sujet du contrôle de la construction.

Belgique et des embranchements dirigés de Lille sur Calais et Dunkerque. Le titre II autorise la concession du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin. Le titre III autorise la concession du chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck.

A cette loi sont annexés trois cahiers des charges cotés respectivement A, B et C, relatifs à chacun des trois chemins de fer ci-dessus énoncés.

Si l'on examine succinctement ces cahiers des charges, on voit que, le cahier des charges coté A contient dans son titre III (il s'agit ici du titre du cahier des charges et non de celui de la loi de 1845) relatif à l'embranchement de Lille sur Calais et Dunkerque (*Bull. des Lois*, 1845, n° 1221, p. 122), l'obligation pour la Compagnie de se soumettre au contrôle de l'État. Cette disposition figure à l'article 30 ainsi conçu :

« Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges. »

(On ne parle pas du titre II relatif au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique qui ne contient aucune clause touchant le contrôle des travaux et ne pouvait en contenir aucune puisque les travaux de cette ligne ont été exécutés, sauf quelques stations, par l'État.)

Le cahier des charges coté B, relatif au chemin de fer de Creil à Saint-Quentin (*Bull. des Lois*, 1845, n° 1221, p. 140) contient aussi, dans son article 25, la clause du contrôle des travaux.

Enfin on retrouve encore dans le cahier des charges coté C, relatif à l'établissement d'un chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck (*Bull. des Lois*, 1845, n° 1221, p. 158), la même clause insérée sous l'article 25 également.

Dans chacune des concessions envisagées, on trouve donc la même stipulation, figurant tantôt sous un article, tantôt sous un autre.

[1] C'était la conséquence de la confection d'un cahier des charges spécial pour chaque concession.

Si maintenant, de l'année 1845, antérieure, on le sait, à l'organisation proprement dite du contrôle, on remonte dans l'histoire des chemins de fer jusqu'à l'origine même du transport des voyageurs par chemin de fer, c'est-à-dire à la loi du 26 avril 1833, qui autorisa la concession du premier chemin de fer [1] destiné à des transports de ce genre, on retrouve encore, dans le cahier des charges très rudimentaire, afférent à cette concession, la stipulation formelle du droit de contrôle et de surveillance de l'État.

On peut, dès lors, assurer que c'est bien dans le cahier des charges que se trouve l'origine des droits de l'État en matière de contrôle de la construction des chemins de fer.

## § 2. — Controle de l'exploitation

Le contrôle de l'exploitation, c'est la surveillance de l'État sur toutes les opérations relatives à l'exploitation du chemin de fer.

En matière d'exploitation c'est également dans les cahiers des charges que l'on rencontre les premières traces du droit de contrôle de l'État, et les dispositions relatives à cet objet qui figuraient à l'origine dans les cahiers des charges ont été reproduites, avec certaines modifications de détail, dans le cahier des charges actuel, notamment sous les articles 30, 33 et 34. Toutefois, si la stipulation de l'article 27, relative au droit de contrôle en matière de construction, dont il vient d'être parlé, avait paru suffisante par elle-même pour garantir la sécurité quant à l'établissement de la voie ferrée dont le Gouvernement était toujours libre de ne pas prononcer la réception, il n'en a pas été de même en ce qui con-

[1] Ce premier chemin de fer était un embranchement de la ligne d'Andrézieux à Roanne, s'en détachant à Montrond pour aboutir à Montbrison.

Il fut concédé à la suite des expériences faites, en 1832, par la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon pour le transport des voyageurs par chemin de fer et la traction par locomotives.

cerne les dispositions des cahiers des charges relatives au droit de contrôle en matière d'exploitation. Leur seule insertion dans le cahier des charges, avec, pour unique sanction, la déchéance, n'a pas semblé devoir suffire à assurer la sécurité de l'exploitation. L'Administration n'eût pas été suffisamment armée contre les Compagnies, et, d'ailleurs, avant même qu'elle en vînt à chercher les mesures qui devaient assurer l'efficacité du contrôle, elle avait indiqué nettement dans les cahiers antérieurs à 1842, par la rédaction des articles concernant le contrôle de l'exploitation[1], qu'elle se réservait tout au moins de préciser ultérieurement ses droits insuffisamment établis et définis. Lorsque le moment fut venu de jeter les bases de notre réseau actuel, il sembla opportun de renforcer les dispositions des cahiers des charges relatives au contrôle en les insérant spécialement dans un texte législatif, et la loi du 11 juin 1842, en fixant la direction et les conditions d'établissement des grandes lignes de chemins de fer, consacra le principe formel des droits de l'État en matière de contrôle de l'exploitation.

L'origine, tout au moins légale de ces droits, paraît donc bien se trouver dans la loi de 1842, mais cette loi n'ayant aucun caractère pénal, n'avait pas prévu de sanction au principe qu'elle avait posé et, par ce fait, aucun pas en avant ne semblait accompli depuis l'insertion de la clause du contrôle dans les cahiers des charges. Toutefois les choses n'en restèrent pas là, et trois ans plus tard, la loi du 15 juillet 1845 vint armer l'Administration des pouvoirs de police nécessaires pour assurer effectivement la sécurité sur les chemins de fer[2]. Elle fixait notamment dans son article 21[1]

[1] L'article 33 du cahier des charges annexé à l'ordonnance du roi du 12 mai 1836, qui autorisait l'établissement d'un chemin de fer d'Alais à la Grand'Combe (Gard) était ainsi rédigé : *L'Administration arrêtera, de concert avec le concessionnaire, ou du moins après l'avoir entendu, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses, etc...*

[2] Pendant longtemps les pouvoirs donnés à l'Administration en matière de contrôle parurent en effet suffisants ; mais, depuis un certain nombre d'années, en raison surtout du développement pris

les peines qui seraient applicables en cas de contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation

par l'exploitation des chemins de fer, il fallut reconnaître que la sanction prévue par la loi du 15 juillet 1845 était manifestement insuffisante. L'article 21 permet bien de frapper d'amende, et même de prison en cas de récidive, tout agent ou employé d'une compagnie qui a directement et personnellement commis une infraction aux règlements sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer; mais, dans la plupart des cas, l'inobservation des décisions administratives ne peut pas équitablement être imputée à tel ou tel agent, si haut placé qu'il soit dans la hiérarchie. C'est à la compagnie elle-même prise dans l'entité, dans l'objectivité qu'elle constitue, qu'incombe la responsabilité de l'infraction. C'est donc la Société même dans sa personnalité morale qu'il faut atteindre. L'article 21 permet-il de lui infliger une amende, car il est bien évident qu'il ne peut s'agir ici que d'amende? On se heurte alors au problème de la responsabilité pénale des personnes morales et à la question de savoir si elles peuvent être poursuivies devant des tribunaux répressifs. *A priori*, on ne voit pas qu'il puisse y avoir plus de difficultés à admettre ce principe que celui de la responsabilité civile, en vertu des articles 1382 et 1384 du Code civil, d'application constante. Cependant le principe de la responsabilité pénale, déjà admis dans certaines de nos lois spéciales et dans la législation de plusieurs pays étrangers (en Angleterre et aux États-Unis notamment) n'est pas encore de droit commun en France et ainsi qu'il résulte de divers arrêts (10 mars 1877, 17 décembre 1891 et 6 avril 1894) la Cour de cassation tend à admettre « qu'on ne peut poursuivre devant les tribunaux de répression que des êtres réels passibles d'une peine ». Dès lors, en l'état actuel de la jurisprudence, il n'y a pas lieu de penser que l'article 21 soit applicable directement à une société de chemins de fer. Cette mesure est cependant regardée aujourd'hui comme nécessaire; aussi, en vue de fortifier l'action de l'Administration à l'égard des compagnies et d'arriver à une efficacité réelle du contrôle, le Gouvernement a déposé sur le bureau de la Chambre, le 14 novembre 1899, un projet de modification de la loi de 1845 aux termes duquel l'article 21 est complété par un paragraphe additionnel ainsi conçu : « La circonstance que le concessionnaire ou l'exploitant du chemin de fer est une société ne met pas obstacle à l'application contre elle des dispositions du présent article (article 21 de la loi du 15 juillet 1845), en ce qui concerne l'amende.

[1] L'article 21 stipule que toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et aux arrêtés pris par le préfet, sous l'approbation du Ministre des Travaux publics, pour

des chemins de fer. Mais, depuis la loi de 1842, bien que des tentatives d'organisation de contrôle aient été faites déjà, les règlements d'administration publique annoncés, et dont la loi de 1845 venait de réprimer la violation, n'avaient pas encore été pris. Après avoir posé le principe du droit de contrôle, après en avoir déterminé la sanction, il importait d'en régler l'exercice et d'en définir le champ d'application. Ce fut l'objet de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui donna délégation au Ministre des Travaux publics et aux préfets pour prescrire les mesures de détail relatives au contrôle.

Ce règlement qui, le premier, a précisé l'objet du contrôle et en a tracé l'organisation, doit être considéré comme une des sources des droits de contrôle de l'État, au même titre que la loi de 1842, en exécution de laquelle il a été rendu et on peut dire que les droits de l'administration en matière de contrôle de l'exploitation, reconnus dans les cahiers des charges dès l'origine des chemins de fer, découlent en réalité de deux textes principaux : l'un législatif, la loi du 11 juin 1842 ; l'autre réglementaire, l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Bien que cette dernière ait été l'objet de nombreuses modifications de détail, nécessitées par les progrès du temps, on ne peut omettre de constater la valeur de ce monument de la législation des chemins de fer, qui a pu subsister intact, dans ses grandes lignes, au milieu des transformations si profondes qu'ont subies les chemins de fer depuis 1846 jusqu'à nos jours.

La précision et la netteté de ses dispositions, l'ordre et la méthode qui ont présidé à la confection de ce règlement, qui forme encore le modèle du genre, resteront un hommage permanent rendu à la science des ingénieurs et fonctionnaires qui l'ont élaboré.

Ce n'était pas inutile de le dire, maintenant qu'au bout de cinquante-six ans d'existence, il vient d'être remanié, mais

l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3.000 francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois.

il faut se hâter de le constater, dans ses seules dispositions que les changements de la législation et les progrès de l'industrie avaient rendues incomplètes ou surannées[1].

[1] Le décret du 1er mars 1901, portant revision de l'ordonnance de 1846, a eu, en outre, pour but d'accentuer et de préciser les pouvoirs du Ministre, qui paraissaient aujourd'hui insuffisamment définis dans l'ordonnance.

# TITRE II

## ORGANISATION DU CONTROLE DE L'ÉTAT SUR LES CHEMINS DE FER

---

## CHAPITRE I

---

### SECTION I

### OBSERVATIONS

L'organisation du service du contrôle a subi depuis que ses bases ont été posées [1], c'est-à-dire depuis 1846, de trop

[1] Il ne paraît pas sans intérêt de donner ci-dessous un exposé sommaire de la façon dont le contrôle était assuré avant 1846 (PICARD, *Traité des Chemins de fer*). — Extrait :

« Avant 1835, il n'existait, en France, que les chemins de fer de Saint-Étienne et de Denain, destinés au transport de la houille. La surveillance de ces lignes était exercée, sous l'autorité des préfets, par les ingénieurs des mines ou des ponts et chaussées.

« Après la construction des chemins de fer de Saint-Germain et Versailles (rive droite et rive gauche), un service de contrôle fut organisé comme il suit : un ingénieur en chef des mines, chargé de la surveillance du matériel, de la voie de fer et de l'exploitation proprement dite ; un ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé de la surveillance des ouvrages d'art et des terrassements. Les préfets s'occupaient de la surveillance, chacun dans son département.

« En 1843, après l'ouverture des chemins de fer de Rouen et d'Orléans, une première centralisation eut lieu entre les mains du préfet de police pour le matériel et l'exploitation ; les questions de tarif étaient élaborées à la préfecture de police et résolues par décisions de l'Administration supérieure. Vers 1844, un ingénieur ordinaire fut placé sous les ordres de chaque ingénieur en chef. En

nombreuses transformations[1] pour qu'il soit possible de les relater dans un ouvrage comme celui-ci.

Cette étude, qui ne présenterait qu'un intérêt purement historique, sortirait d'ailleurs complètement du cadre que l'on s'est tracé : l'examen de l'organisation actuelle du service du contrôle.

Toutefois, les divers décrets, règlements, arrêtés ou déci-

même temps, des commissaires de police spéciaux et des agents de surveillance étaient chargés, sous la direction des préfets, de la police des voies ferrées.

« Les commissaires de police spéciaux étaient nommés par ordonnance royale, sur la désignation du Ministre des Travaux publics et le rapport du Ministre de l'Intérieur. Les agents de surveillance étaient nommés par arrêtés du Ministre des Travaux publics.

« L'ordonnance du 15 novembre 1846, rendue en exécution de la loi du 11 juin 1842, relative à l'exécution des grandes lignes de chemins de fer et de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, organise d'une manière plus complète le service de contrôle de l'exploitation des chemins de fer en France. »

[1] Les principaux documents intervenus au sujet de l'organisation et du fonctionnement du service du contrôle, sont les suivants :

La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

L'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

L'arrêté du 20 mars 1848 qui supprime les commissaires royaux et institue les inspecteurs de l'exploitation commerciale;

L'arrêté du chef du pouvoir exécutif, en date du 29 juillet 1848, qui supprime les commissaires de police spéciaux et les agents de surveillance et les remplace par les commissaires et sous-commissaires spéciaux de surveillance;

La loi du 27 février 1850, relative aux commissaires et sous-commissaires préposés à la surveillance des chemins de fer;

L'arrêté et la circulaire du 15 avril 1850, fixant les attributions des différents fonctionnaires du contrôle et de la surveillance des chemins de fer;

Le décret du 26 juillet 1852, relatif aux inspecteurs de l'exploitation commerciale;

Le décret du 17 juin 1854, qui institue des inspecteurs généraux pour la surveillance de l'exploitation commerciale et le contrôle de la gestion financière des compagnies de chemins de fer;

Le décret du 22 février 1855. — Institution des commissaires spéciaux et inspecteurs de la police des chemins de fer;

Le décret du 15 février 1868, plaçant le service du contrôle de

sions qui ont modifié, aux différentes époques, les règles d'organisation de ce service, sont si intimement liés entre eux qu'ils forment, en quelque sorte, une chaîne dont les anneaux se soudent les uns aux autres.

chacun des grands réseaux, sous la direction d'un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines;

L'arrêté du 5 mars 1868, qui rattache les réseaux secondaires aux grands réseaux pour le contrôle et la surveillance;

Le décret du 21 mai 1879, relatif à l'organisation du contrôle, qui remplace et abroge le décret du 15 février 1868;

Le décret du 20 juin 1879 qui abroge le décret du 17 juin 1854, et confère aux inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines les attributions des inspecteurs généraux des chemins de fer qui sont supprimés;

L'arrêté du 21 juin 1879, relatif aux attributions des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines chargés de l'inspection des services de contrôle (surveillance de l'exploitation commerciale et de la gestion financière des compagnies);

La loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways;

Le décret du 6 août 1881, relatif à l'établissement et à l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques;

Le décret du 6 août 1881 approuvant le cahier des charges type pour la concession des chemins de fer d'intérêt local;

Le décret du 6 août 1881 approuvant le cahier des charges type pour la concession des tramways;

La circulaire du 15 octobre 1881, constituant une sorte de code résumé de l'organisation du contrôle de l'exploitation et des attributions des fonctionnaires qui en sont chargés;

Le décret du 7 juin 1884, instituant des commissaires généraux chargés de surveiller la gestion financière des compagnies de chemins de fer;

L'arrêté du 20 juillet 1886, sur la réorganisation du contrôle technique et commercial des chemins de fer et l'institution de Comités de réseaux et d'un Comité général de contrôle;

Le décret du 16 août 1886, étendant à diverses lignes de chemins de fer les attributions des commissaires généraux;

La circulaire du 16 mai 1887, sur l'organisation du contrôle; — instruction à annexer à l'arrêté du 20 juillet 1886;

L'arrêté du 8 mars 1890, sur l'organisation du contrôle des chemins de fer miniers et industriels;

L'arrêté du 20 mai 1893, portant réorganisation du contrôle; — contrôleurs comptables; — contrôleurs du travail;

L'arrêté du 20 juin 1893, comportant décentralisation pour le contrôle des chemins de fer d'intérêt général;

Le décret du 30 mai 1895, sur la réorganisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général;

On ne pourra donc s'arrêter au dernier chaînon, sans être obligé, à diverses reprises, de remonter aux parties intermédiaires et parfois même à l'origine de cette série de documents; mais on ne le fera que lorsque cela sera nécessaire ou utile pour la clarté du texte ou quand l'importance de la question traitée l'exigera.

L'arrêté du 4 septembre 1895, sur le contrôle des lignes tunisiennes;

L'arrêté du 26 octobre 1895, sur l'organisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général;

Les décrets du 10 décembre 1895, sur l'organisation administrative des chemins de fer de l'État;

L'arrêté du 16 janvier 1896, modifiant l'arrêté du 26 octobre 1895;

L'arrêté du 24 février 1896, organisant le contrôle des chemins de fer en Algérie;

L'arrêté du 29 avril 1897, organisant le contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes et fluviaux;

L'arrêté du 13 février 1897, modifiant l'arrêté du 24 février 1896 (*Algérie*);

Le décret du 18 août 1897, organisant le service des Travaux Publics en Algérie;

L'arrêté du 4 février 1899, instituant le comité des directeurs de contrôle;

L'arrêté du 7 mars 1890, modifiant l'arrêté du 26 octobre 1895;

L'arrêté du 5 janvier 1900 abrogeant et remplaçant l'arrêté du 4 février 1899 (comité des directeurs de contrôle);

Le décret du 9 janvier 1900, modifiant le décret du 30 mai 1895 (ingénieurs en chef, directeurs du contrôle);

Le décret du 13 février 1900, modifiant le décret du 6 août 1881 (*Intérêt local et tramways*);

Le décret du 1er mars 1901, modifiant l'ordonnance du 15 novembre 1846;

Le décret du 11 décembre 1901, instituant une direction unique pour le contrôle commercial des chemins de fer;

Le décret du 11 mars 1902, portant réorganisation du contrôle du travail des agents des chemins de fer;

L'arrêté du 15 avril 1902 déterminant les attributions des fonctionnaires du contrôle du travail sur les chemins de fer;

Le décret du 19 avril 1902 portant réorganisation de l'inspection des chemins de fer de l'État;

Le décret du 14 août 1902 modifiant le décret du 18 août 1897 (*Algérie*).

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

## SECTION II

### DIVISIONS DU CONTROLE. — CONTROLE FINANCIER

Comme on l'a vu, le contrôle de l'État sur les chemins de fer se divise en deux branches principales :

1° Contrôle de la construction ;

2° Contrôle de l'exploitation.

Avant de les étudier en détail, il importe de dire ici quelques mots de la surveillance exercée par l'État sur les opérations financières des compagnies.

Le contrôle de la construction, comme celui de l'exploitation, porte tant sur les services mêmes de la construction et de l'exploitation que sur la comptabilité y relative. Toutefois l'importance des sommes engagées par l'État dans les entreprises de chemins de fer a conduit à instituer en outre un service spécial [1] chargé uniquement de la surveillance de la gestion financière des compagnies.

Ce service de contrôle, qui constitue le contrôle financier proprement dit, complète et renforce la surveillance déjà exercée en matière financière par les deux services du contrôle de la construction et de l'exploitation. Bien qu'indépendant de ces derniers, c'est en eux qu'il puise sa raison d'être, et il ne forme pas, dès lors, une troisième branche distincte du contrôle, mais bien un complément des deux contrôles précités.

Le contrôle financier proprement dit, dont l'action rayonne sur tous les réseaux, sera étudié avec la partie financière des attributions des fonctionnaires des contrôles de la construction et de l'exploitation, dans un chapitre spécial, sous la rubrique générale « contrôle financier ».

[1] On verra que ce service est assuré par les inspecteurs des finances et par la Commission de vérification des comptes des compagnies.

## SECTION III

## ORGANISATION ACTUELLE

**Dispositions générales.** — La direction du contrôle de chaque grand réseau d'intérêt général est confiée à un inspecteur général[1] ou à un ingénieur en chef des ponts et chaussées[2] ou des mines en résidence à Paris[3].

Le directeur du contrôle de chaque réseau dirige et surveille toutes les parties du service; il examine et transmet à l'Administration supérieure avec son avis, sous forme de rapport s'il y a lieu, toutes les affaires soumises au contrôle et déjà examinées par les divers chefs de service, excepté celles pour lesquelles ces derniers sont délégués par l'arrêté d'organisation du 26 octobre 1895.

Chaque direction de contrôle comprend :

1° Le contrôle de la construction;
2° Le contrôle de l'exploitation[4].

On examinera successivement le but et l'organisation de ces services bien distincts.

[1] Décret du 15 février 1868; décret du 20 juin 1879; décret du 30 mai 1895.

[2] Décret du 9 janvier 1900.

[3] Depuis le 1er mai 1901, les bureaux de tous les services de contrôle sont installés au Ministère des Travaux publics.

[4] Déduction faite du contrôle commercial qui constitue une division autonome du contrôle et dont la direction est confiée, pour l'ensemble des réseaux d'intérêt général, à un fonctionnaire unique qui porte le titre de directeur du contrôle commercial des chemins de fer (Décret du 11 décembre 1901).

## CHAPITRE II

# CONTROLE DE LA CONSTRUCTION

---

## SECTION I

### OBJET DU CONTROLE DE LA CONSTRUCTION

L'expression « contrôle de la construction » est complexe, car la surveillance de l'État, dans les questions d'établissement des voies ferrées, s'exerce sous des formes distinctes, suivant que la ligne de chemin de fer à établir doit être construite par l'État ou par les compagnies.

1° Par l'État pour: l'infrastructure seulement ou l'infrastructure et la superstructure;

2° Par les compagnies pour: la superstructure seulement ou l'infrastructure et la superstructure.

Dans le premier cas, la construction étant faite par l'État, les travaux et études auxquelles ils donnent lieu sont confiés à des ingénieurs et agents des ponts et chaussées au même titre que les autres grands travaux publics et suivant les mêmes règles d'adjudication, de surveillance et de comptabilité[1].

Il ne saurait être question ici d'un service de contrôle chargé de la surveillance de ces travaux, l'Etat ne se contrôle pas lui-même : « *il s'inspecte* », et, en effet, dans cette hypothèse, le service de surveillance de ces travaux, confié au directeur du contrôle du réseau, porte le nom d'*inspection des études et travaux des lignes nouvelles.*

[1] Palaa, *Dict.*, p. 384.

Il paraît inutile d'indiquer en détail l'objet de cette inspection. Elle a pour but de s'assurer que toutes les formalités relatives à l'établissement de la ligne sont accomplies régulièrement (enquêtes, expropriations de terrains, rédaction des projets, adjudications diverses, etc., etc.); de veiller à ce que les ingénieurs et les conducteurs et commis sous leurs ordres se conforment strictement aux instructions ministérielles d'ordre administratif ou technique ; de vérifier la comptabilité des travaux, l'imputation des dépenses, etc.

Dans le deuxième cas, la construction étant faite par les compagnies pour leur compte ou pour le compte de l'État, en vertu des conventions de 1883, les travaux et les études auxquels elle donne lieu sont confiés naturellement à des ingénieurs et agents de la compagnie.

La surveillance, par l'État, de l'exécution de ces travaux, qui est exercée par des ingénieurs en chef, chefs de service, ayant sous leurs ordres des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et des commis des ponts et chaussées porte dans ce cas le nom de « *contrôle des études et travaux des lignes nouvelles* ».

On sait, en effet, qu'aux termes de l'article 27 du cahier des charges d'intérêt général, les travaux d'établissement de lignes doivent être exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'Administration. Ce service du contrôle, qui est soumis lui-même à l'inspection du directeur du contrôle du réseau, fonctionne pendant toute la durée des travaux. Il a pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter, en ce qui concerne la construction, des dispositions prescrites par le cahier des charges et de celles qui résultent des projets approuvés[1].

Une fois les travaux terminés, il est procédé à la réception de la ligne nouvellement construite, opération dont on dira quelques mots, et le Ministre en autorise l'ouverture à l'exploitation.

Le contrôle de la construction prend alors fin, et le contrôle de l'exploitation commence.

Néanmoins le contrôle de la construction continue encore à subsister, en général pendant cinq ans, à dater du 1er jan-

[1] Cahier des charges d'intérêt général, art. 27, § 4.

vier qui suit l'ouverture à l'exploitation et à l'expiration desquels est clos le compte de construction. Le contrôle s'occupe pendant ce temps du règlement des diverses questions relatives à l'exécution des travaux; de l'examen des projets de travaux de parachèvement qui peuvent être présentés par les compagnies; de la vérification des dépenses portées annuellement en compte pour leur être remboursées en annuités, par l'État, conformément aux conventions de 1883.

---

## SECTION II

### ORGANISATION DE L'INSPECTION ET DU CONTROLE DES ÉTUDES ET TRAVAUX DES LIGNES NOUVELLES

L'inspection des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par l'État et celle des services de contrôle des études et travaux de chemins de fer exécutés par les compagnies sont confiées, sauf décision contraire du Ministre, au directeur du contrôle de l'exploitation de chaque réseau.

Dans les départements, les services d'études et travaux et ceux de contrôle des études et travaux des lignes nouvelles exécutées soit par l'État, soit par les compagnies pour leur compte ou pour le compte de l'État sont confiés, pour chaque ligne ou groupe de lignes, à un ingénieur en chef des ponts et chaussées en résidence au chef-lieu du département ou de l'un des départements constituant sa circonscription. Cet ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui est chef de service, a sous ses ordres des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et des commis des ponts et chaussées en nombre variable, suivant l'importance du service dont il est chargé.

L'inspecteur général ou l'ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines placé à la tête des services de contrôle de chaque réseau est donc directeur du contrôle de l'exploitation et, en même temps, sauf décision contraire du Ministre, inspecteur des services d'études et travaux exécutés par l'État, et des services de contrôle des études et travaux exécutés par les compagnies.

Lorsque le directeur du contrôle conserve dans ses attributions l'inspection des services de contrôle des études et travaux exécutés par les compagnies et des services d'études et travaux exécutés par l'État, il peut lui être adjoint un

ingénieur en chef ou un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, ainsi qu'un contrôleur comptable pour collaborer à l'examen des affaires et à la vérification des projets et de la comptabilité des services de construction des compagnies.

L'ingénieur en chef adjoint[1] au directeur du contrôle pour l'inspection des études et travaux des lignes nouvelles est autorisé à signer ses rapports.

Si le directeur les adopte, il se borne à y apposer son visa pour les transmettre à l'Administration et ils peuvent être soumis, sous cette forme, au Conseil général des ponts et chaussées.

Dans le cas contraire, le directeur y substitue ses propres rapports.

Aux termes de l'article premier du décret du 30 mai 1895, les réseaux secondaires d'intérêt général sont rattachés aux grands réseaux, au point de vue de l'inspection des travaux neufs[2].

[1] Arrêté du 26 octobre 1895 (art. 9).

[2] Ils sont également rattachés aux grands réseaux au point de vue du contrôle de l'exploitation.

## SECTION III

### ATTRIBUTIONS GÉNÉRALES DES INGÉNIEURS CHARGÉS D'UN SERVICE DE CONTROLE D'ÉTUDES ET TRAVAUX DES LIGNES NOUVELLES.

Ces ingénieurs ont pour mission de donner leur avis[1] soit aux préfets, soit au Ministre, après que les ingénieurs des compagnies ont été, au besoin, entendus, sur toutes les questions relatives aux études et tracés définitifs de la ligne ainsi qu'à l'établissement des gares, stations et haltes.

Ils provoquent, lorsqu'il y a lieu, conformément aux instructions spéciales relatives à cet objet, les conférences à ouvrir dans les cas où divers services publics sont intéressés. Ils examinent les divers projets présentés par les compagnies au point de vue de l'exécution des prescriptions du cahier des charges et des dispositions que ces projets doivent d'ailleurs remplir en ce qui concerne l'écoulement des eaux, le maintien des communications locales et toutes les autres questions d'intérêt général.

D'après le système des conventions de 1883, les compagnies construisant pour le compte de l'État préparent elles-mêmes, aussitôt après la concession, les avant-projets, enquêtes d'utilité publique, projets de tracé et de terrassements, enquêtes parcellaires, estimation maxima des dépenses d'infrastructure et de superstructure.

Les ingénieurs du contrôle donnent leur avis sur les résultats de ces enquêtes et examinent ces maxima, qu'ils proposent de réduire, s'il y a lieu, en cas d'exagération dans les prévisions de dépenses ou dans les prix unitaires.

[1] Palaa, *Dict.*, p. 385.

Ils surveillent d'une manière générale l'exécution des travaux et tiennent l'Administration au courant des réclamations et incidents de toute nature qu'ils peuvent provoquer.

Ils prennent connaissance des marchés[1] passés par les compagnies; constatent la régularité et l'exactitude des comptes tenus par les agents locaux; examinent les décomptes et états périodiques dressés par les compagnies[2].

Ils fournissent des rapports périodiques[3] au Ministre sur l'état d'avancement des travaux, la longueur de la ligne restant à exécuter, sur les quantités de matériaux employés et à employer, sur les retards dans les livraisons, les causes et les conséquences de ces retards.

Ils veillent au rétablissement des communications locales interrompues par l'exécution des travaux; procèdent aux épreuves des ouvrages métalliques et font connaître à l'Administration le résultat de ces épreuves.

Ils concourent enfin, lorsque les travaux sont terminés et avant que la ligne soit mise en exploitation, à l'opération dite « de la réception de la ligne ».

Cette opération est faite par une Commission dont les membres sont désignés par l'Administration et qui se compose généralement du directeur du contrôle et d'ingénieurs en chef des services de travaux et des services de l'exploitation. Elle se rend compte, dit M. Picard[4], de la situation des travaux, de leur conformité avec le cahier des charges et les projets approuvés, de leur bonne exécution; son attention doit se porter spécialement sur les mesures nécessaires à la sécurité de l'exploitation, sur la pose et le fonctionnement des signaux et des appareils télégraphiques. Son procès-verbal contient des indications sommaires sur le tracé, le profil en travers, les terrassements, les ouvrages d'art, les gares et stations, les passages à niveau, les appareils de sécurité, les moyens d'alimentation en eau pour les locomotives, etc. Il conclut à la mise en exploitation immé-

[1] Circulaire du 22 octobre 1885.
[2] Picard, *Traité des Chemins de fer*, t. II, p. 671.
[3] Circulaires des 15 septembre 1854, 15 mars 1855 et 28 avril 1855.
[4] Picard, *Traité des Chemins de fer*, t. II, p. 672.

diate ou à l'exécution préalable de travaux d'achèvement.

Les formalités de réception varient d'ailleurs suivant qu'il s'agit de travaux exécutés par entreprise au compte de l'État ou de travaux exécutés par les compagnies. On renverra pour les détails, en ce qui concerne les premiers, aux règlements de comptabilité[1] et, pour les seconds, à l'article 28 du cahier des charges, ainsi conçu :

« A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemins de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera.

« Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'Administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes. »

[1] PALAA, *Dict.*, p. 909.

## SECTION IV

### CONTROLE DE L'ÉTABLISSEMENT DES VOIES FERRÉES DES QUAIS DES PORTS MARITIMES ET DES VOIES NAVIGABLES

Aux termes de l'article 10 du décret du 30 mai 1895, le contrôle de l'établissement des voies ferrées construites sur les quais des ports maritimes ou des voies navigables est confié, sous l'autorité du directeur du contrôle, au service chargé de ces ports et voies navigables.

Il est traité plus loin, en détail, de l'organisation du contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux (Voir chap. III, p. 288).

## CHAPITRE III

# CONTROLE DE L'EXPLOITATION

---

### SECTION I

### OBJET DU CONTROLE DE L'EXPLOITATION

Ainsi qu'il a été dit, le contrôle de l'exploitation est la surveillance de l'État sur toutes les opérations relatives à l'exploitation du chemin de fer.

D'après la nature des opérations à surveiller, cette surveillance s'exerce à un quadruple point de vue et porte :

1° Sur les services de la voie et des bâtiments;

2° Sur les services de l'exploitation technique;

3° Sur les services de l'exploitation commerciale;

4° Sur les conditions du travail des agents des compagnies.

Le contrôle de la voie et des bâtiments a pour objet, d'une façon générale, la surveillance des travaux neufs et des travaux d'entretien sur toutes les lignes en exploitation, et la vérification de la comptabilité des services de la voie; en particulier, il comprend : l'organisation du personnel de la Compagnie; la réception et la reconnaissance des travaux des lignes nouvelles; la surveillance de l'entretien et du renouvellement des voies, de l'établissement et de l'entretien des signaux et appareils de sécurité, au point de vue de l'imputation des dépenses; la conservation des repères, barrières, clôtures, chemins d'accès des gares et stations; l'entretien et l'établissement des passages à niveau; les projets et traités d'em-

branchements particuliers; les projets de pose de secondes voies, voies de garage, extensions et modifications de gares et stations, établissements de gares nouvelles; l'examen des budgets des compagnies, décomptes des travaux, réceptions et règlements divers, etc.; les questions concernant les occupations et aliénations de terrains, alignements, affaires de voirie, autorisations diverses, contraventions de voirie et suites judiciaires; les éboulements et autres accidents de la voie; rapports divers sur les travaux et rapports aux Conseils généraux.

Le contrôle de l'exploitation technique a pour objet, d'une façon générale, la surveillance du matériel, de la traction, du mouvement, des ateliers et la vérification de la comptabilité de ces services; en particulier, il comprend : l'organisation générale du personnel de la compagnie, l'assermentation des agents, etc.; l'étude et l'application des règlements relatifs à l'exploitation, service des salles d'attente, des quais et des gares; le contrôle de l'appel des voyageurs; la surveillance des boîtes et appareils de secours des gares et des trains; les consignes des manœuvres pour les gares et chantiers de la voie; la surveillance du fonctionnement et de la manœuvre des signaux, enclenchements et autres engins de sécurité; la surveillance de l'entretien du matériel roulant; la réception du matériel en général; les épreuves des chaudières, autorisations de mise en service; évaluations, acquisitions et modifications du matériel roulant; la classification, la réglementation, le gardiennage, la modification du régime des passages à niveau; l'étude des divers systèmes d'appareils de sécurité, d'intercommunication, de chauffage et d'éclairage; la réception, le récolement et la vérification des décomptes de travaux d'aménagement du matériel roulant pour le service de la guerre; la marche et la composition des trains, trains spéciaux et extraordinaires, horaires, graphiques, retards, etc.; les transports spéciaux, matières infectes, insalubres et incommodes, etc.; les accidents, collisions, déraillements, inobservations des signaux et règlements, incendies causés par les machines; les accidents de personnel en manœuvre ou pendant la marche des trains ou dans la manipulation des colis, etc.; les détresses de trains dues au matériel rou-

lant; les contraventions aux lois et règlements sur l'exploitation, suites judiciaires, recours en grâce, etc.; les plaintes de toute nature contre le service ou les agents de la compagnie; les vœux et réclamations des Chambres de commerce et Corps élus concernant la marche ou la création de trains nouveaux, etc.; les statistiques du matériel, des accidents et les rapports sur l'exploitation; enfin l'examen de la comptabilité et des budgets de la compagnie en ce qui concerne l'exploitation technique.

Le contrôle de l'exploitation commerciale a pour objet, d'une façon générale, l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales s'y rattachant et intéressant le réseau, le trafic international ou la concurrence des autres voies de transport, l'examen des budgets des compagnies et la vérification de la comptabilité des services ne rentrant pas dans les attributions des autres contrôles; en particulier, il comprend : la police des gares et des cours des gares; le stationnement des voitures; les autorisations de vente de livres, journaux et objets divers; buvettes, buffets et autres industries dans les gares et stations; les questions de publicité, permis, bons de réduction et billets de place, etc.; l'examen des traités d'exploitation des embranchements particuliers au point de vue de la perception des taxes; l'examen des lignes projetées au point de vue de la concurrence avec les lignes existantes et des détournements possibles du trafic; les marches de trains au point de vue commercial; les traités de factage, camionnage, correspondance et réexpédition; les délits de droit commun, vols, fraudes, voyageurs sans billets, prolongement de parcours, fausses déclarations de marchandises; suites judiciaires, recours en grâce, etc.; les demandes de haltes, gares, et changement de dénomination des gares et stations; modifications aux dispositions des gares au point de vue commercial; modifications des tarifs et de la nature du trafic des gares; les plaintes au sujet des avaries, retards, détaxes, etc.; le service des agents et des correspondants de la compagnie au point de vue commercial; le mouvement de la circulation; les dépenses et recettes de l'exploitation; l'examen de la comptabilité et des budgets de la compagnie : émissions

d'obligations, questions de garanties d'intérêt et de partage des bénéfices avec l'État, etc.

Le contrôle du travail des agents, ainsi que son nom l'indique d'ailleurs, a pour objet[1], d'une façon générale, la surveillance de l'exécution des prescriptions relatives à la durée du travail et des repos des divers agents dont le service intéresse la sécurité publique et la surveillance de l'application des lois, décrets et arrêtés concernant l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans l'enceinte des chemins de fer; l'examen des projets de construction, d'extension et de modification des corps de garde, dortoirs et réfectoires des agents, en ce qui concerne les dispositions relatives à l'hygiène; l'examen des règlements des caisses de retraites, de prévoyance, de secours, etc.; l'instruction des réclamations des agents contre les compagnies; en particulier, il comprend : pour chacune des catégories d'agents soumis à la réglementation, la vérification de la durée de la journée de travail, de la durée des repos : grands repos journalier, grands repos congés; la vérification des tableaux de roulement et de service; le relevé des dérogations qui peuvent y être apportées; les modifications aux tableaux de roulements des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, en dehors des revisions générales et périodiques de la marche des trains; la constatation des contraventions aux lois, décrets et arrêtés ministériels concernant la durée du travail, l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans l'enceinte des chemins de fer; les suites judiciaires y relatives, etc.; l examen des registres de réclamations ouverts dans les gares et dépôts, etc.

[1] Arrêtés des 4 novembre 1899, 23 novembre 1899, 10 octobre 1901, 15 avril 1902 et 20 mai 1902.

---

## SECTION II

## ORGANISATION DU CONTROLE DE L'EXPLOITATION

Le contrôle de l'exploitation qui comprend, ainsi qu'on vient de le voir, le contrôle de la voie et des bâtiments, le contrôle de l'exploitation technique, le contrôle de l'exploitation commerciale et le contrôle du travail des agents des compagnies est fractionné, depuis les décrets du 11 décembre 1901[1] et du 11 mars 1902[2], en trois parties :

1° Le contrôle technique, dont la direction est confiée pour

[1] L'article premier de ce décret est ainsi conçu :

« Article premier. — L'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant les chemins de fer sera confiée à l'avenir à un directeur du contrôle commercial pour l'ensemble des réseaux d'intérêt général.

« Le directeur actuel des services de contrôle de chaque réseau d'intérêt général conservera les attributions qu'il tient du décret du 30 mai 1895, sauf celles qui sont dévolues au directeur du contrôle commercial. »

D'autre part, d'après les articles 2 et 3 du décret précité, le directeur du contrôle commercial des chemins de fer, qui est placé sur le même rang que les inspecteurs généraux, a sous ses ordres, en ce qui concerne le contrôle commercial, les contrôleurs généraux, ainsi que les inspecteurs de l'exploitation commerciale et les commissaires de surveillance de chaque réseau.

[2] L'article premier de ce décret est ainsi conçu :

« Article premier. — La surveillance de l'exécution des prescriptions relatives au travail des agents des chemins de fer, qui appartient actuellement, dans chaque réseau, aux termes de l'article 7 du décret du 30 mai 1895, au service du contrôle de l'exploitation technique de ce réseau, sera exercée à l'avenir, pour l'ensemble de tous les réseaux d'intérêt général, par un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines, chef de service, qui relèvera directement du Ministre des Travaux publics. »

chaque réseau à l'inspecteur général ou à l'ingénieur en chef directeur du contrôle, et qui comprend :

Le contrôle de la voie et des bâtiments ;

Le contrôle de l'exploitation technique ;

2° Le contrôle commercial assuré dans chaque réseau par un contrôleur général de l'exploitation commerciale et dont la direction est confiée pour l'ensemble des réseaux au directeur du contrôle commercial. Il a trait à la surveillance de l'exploitation commerciale ;

3° Le contrôle du travail assuré dans chaque réseau par les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées ou des mines affectés au service du contrôle et des contrôleurs du travail, et dont la direction est confiée pour l'ensemble des réseaux à un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines.

On étudiera l'organisation de chacun de ces services.

## I. — Controle technique

*a*) **Contrôle de la voie et des bâtiments.** — Le service du contrôle de la voie et des bâtiments, qui est chargé notamment, comme on le sait, de la surveillance des travaux neufs, des travaux d'entretien sur toutes les lignes en exploitation, et de la vérification de la comptabilité des services de la voie, est divisé, pour chaque réseau, en arrondissements[1], dont le nombre varie de 3 à 7 suivant l'importance du réseau.

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées, placé sous les ordres du directeur du contrôle de l'exploitation, est chef de service du contrôle de la voie et des bâtiments ; il a sous ses ordres le personnel des divers arrondissements et les conducteurs ou commis des ponts et chaussées affectés spécialement à son bureau.

A la tête de chaque arrondissement se trouve un ingénieur des ponts et chaussées, en résidence à Paris ou dans l'une des principales villes du réseau.

Ces ingénieurs ordinaires ont sous leurs ordres un cer-

[1] Un arrondissement comporte environ de 1.200 à 2.000 kilomètres de voie.

tain nombre de conducteurs ou commis des ponts et chaussées, en résidence dans diverses villes du réseau, et des contrôleurs comptables, dont le nombre varie de 3 à 8 suivant les réseaux, et qui sont en résidence au siège d'un arrondissement.

*b*) **Contrôle de l'exploitation technique.** — Le service du contrôle de l'exploitation technique, qui est chargé notamment, comme on l'a vu, de la surveillance du matériel, de la traction, du mouvement, des ateliers, de la vérification de la comptabilité de ces services, est divisé, pour chaque réseau, en arrondissements, dont le nombre varie de 3 à 8, suivant l'importance du réseau.

Un ingénieur en chef des mines ou, à défaut, un ingénieur en chef des ponts et chaussées, placé sous les ordres du directeur de l'exploitation est chef de service du contrôle de l'exploitation technique.

Il a sous ses ordres le personnel des divers arrondissements et les conducteurs ou commis des ponts et chaussées et contrôleurs des mines spécialement affectés à son bureau.

A la tête de chaque arrondissement se trouve un ingénieur ordinaire des mines (ou, à défaut, un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées), en résidence à Paris ou dans une des principales villes du réseau.

Ces ingénieurs ordinaires ont sous leurs ordres, d'une part, un certain nombre de contrôleurs des mines, de conducteurs des ponts et chaussées ou de commis des ponts et chaussées ou des mines en résidence dans diverses villes du réseau, d'autre part, des contrôleurs comptables dont le nombre varie de 2 à 6 suivant les réseaux; ces contrôleurs sont généralement en résidence au siège d'un arrondissement.

## II. — Contrôle commercial

**Organisation de la Direction.** — Antérieurement au décret du 11 décembre 1901, le service du contrôle de l'exploitation commerciale, qui comprend notamment, comme on l'a vu, l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques

et commerciales intéressant les chemins de fer, ainsi que l'examen des budgets des compagnies et la vérification de la comptabilité des services ne rentrant pas dans les attributions des autres contrôles, était placé, pour chaque réseau d'intérêt général, sous l'autorité du directeur du contrôle du réseau, chargé également de la direction du contrôle de la voie et des bâtiments, du contrôle de l'exploitation technique et de l'inspection des études et travaux des lignes nouvelles.

Or les multiples attributions dévolues aux directeurs de contrôle ne leur permettaient pas de consacrer à l'étude des tarifs tout le temps et toute l'attention nécessaires à cette matière si importante pour les intérêts de notre commerce et de notre industrie.

En outre, cette étude qui, s'effectuant par réseau, se trouvait fatalement restreinte aux limites mêmes de chaque compagnie, provoquait souvent, pour des espèces analogues, des solutions divergentes suivant les services de contrôle alors qu'au contraire, une complète unité de vue s'imposait pour l'exploitation rationnelle de nos voies ferrées.

Aussi, afin de remédier à cet état de choses, il parut indispensable de relier en un seul faisceau tous les éléments de l'étude des tarifs, et de rendre indépendante la branche spéciale du contrôle qui s'occupe de la partie économique et commerciale.

Ce fut l'objet du décret précité du 11 décembre 1901, qui retira le contrôle de l'exploitation commerciale des attributions du directeur du contrôle de chaque réseau, pour le placer sous l'autorité d'un directeur spécial, « *le directeur du contrôle commercial des chemins de fer* », chargé du service pour l'ensemble des réseaux, et ayant sous ses ordres le personnel déjà existant du contrôle commercial de tous les réseaux.

Le service du contrôle commercial ainsi organisé, constitue donc, non pas un rouage de l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics, mais bien un service extérieur au même titre que les services de contrôle technique placés sous la direction des inspecteurs généraux ou des ingénieurs en chef, directeurs de contrôle. En effet, les

affaires examinées aujourd'hui par la direction du contrôle commercial, comme celles examinées autrefois par les directeurs de contrôle, sont envoyées à l'Administration centrale, où elles sont étudiées à la direction des chemins de fer par le bureau spécial chargé de préparer les décisions que prend le Ministre en matière de tarifs de chemins de fer, et dont l'organisation et les attributions n'ont pas été modifiées.

Le siège de la direction du contrôle commercial se trouve, ainsi que celui des directions de contrôle technique, au Ministère des Travaux publics, où le directeur du contrôle commercial a ses bureaux.

Aux termes de l'article 2 du décret du 11 décembre 1901, des employés des ponts et chaussées ou des mines, dont le nombre est fixé par arrêté ministériel, sont attachés à la direction [1]. Ces employés peuvent être nommés, au choix, aux fonctions d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale, concurremment avec les commissaires de surveillance administrative, dans la proportion du tiers des emplois réservés au droit du Ministre, c'est-à-dire du sixième des vacances.

Enfin un contrôleur général de l'exploitation commerciale pris dans l'un des services de contrôle, est spécialement détaché, par arrêté ministériel, auprès du directeur du contrôle commercial, pour le seconder dans sa lourde tâche [2].

**Organisation dans les réseaux.** — Dans chaque réseau, le service du contrôle de l'exploitation commerciale est divisé en circonscriptions dont le nombre varie de 2 à 5 suivant l'importance du réseau.

Un contrôleur général de l'exploitation commerciale,

[1] Ces employés sont actuellement au nombre de sept dont quatre conducteurs et trois commis des ponts et chaussées.

[2] L'adjonction d'un contrôleur général au directeur du contrôle commercial n'est pas prévue par le décret d'organisation : il s'agit là d'une mesure d'administration qui peut être rapportée d'un jour à l'autre.

placé sous les ordres immédiats du directeur du contrôle commercial des chemins de fer, est chef de service du contrôle de l'exploitation commerciale. Il est nommé par décret et choisi soit parmi les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale, soit parmi les fonctionnaires des Ministères des Travaux publics, des Finances et du Commerce ayant rang de chef de bureau, soit parmi les membres des Chambres de commerce. Il a sous ses ordres le personnel des diverses circonscriptions. Chacune des circonscriptions est administrée par un inspecteur de l'exploitation commerciale ; l'une par un inspecteur principal en résidence à Paris, l'autre ou les autres par un ou des inspecteurs particuliers, en résidence à Paris ou dans des villes importantes du réseau qui constituent le siège des circonscriptions.

En outre, un contrôleur comptable et deux ou trois conducteurs ou commis des ponts et chaussées sont attachés, à la résidence de Paris, au service du contrôle commercial ; un ou deux conducteurs ou commis sont affectés au bureau du contrôleur général et un au bureau de l'inspecteur principal.

Enfin, aux termes de l'article 11 du décret du 30 mai 1895, des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer sont placés dans les principales gares sous l'autorité des ingénieurs, contrôleurs généraux et inspecteurs chargés des différents services[1].

Leurs attributions ressortissent à la fois au contrôle technique et au contrôle commercial.

Il sera parlé plus loin, en détail, du rôle de ces fonctionnaires.

## III. — Contrôle du travail

La surveillance de l'exécution des prescriptions relatives à la durée du travail des agents des chemins de fer qui appar-

[1] On sait qu'aux termes de l'article 2 du décret du 11 décembre 1901, ils sont placés également sous les ordres du directeur du contrôle commercial des chemins de fer.

tenait précédemment au service du contrôle de l'exploitation technique en a été séparée et a été érigée, par le décret du 11 mars 1902, en service indépendant. Dans le classement général des divers services de contrôle, le contrôle du travail constitue donc aujourd'hui une sous-division autonome du contrôle de l'exploitation technique.

Antérieurement au décret précité, le contrôle du travail était exercé dans chaque réseau, sous les ordres du directeur du contrôle, par l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique. Ce dernier avait lui-même sous ses ordres, pour cette partie spéciale de son service :

1° Des ingénieurs ordinaires et des contrôleurs des mines, ou, à leur défaut, des ingénieurs ou des conducteurs des ponts et chaussées et des commis des ponts et chaussées ou des mines;

2° Des contrôleurs du travail;

3° Enfin les commissaires de surveillance administrative du réseau, qui étaient appelés également à concourir à la surveillance du travail.

Actuellement l'organisation du contrôle du travail sur les chemins de fer comporte un service central, dont l'action rayonne sur l'ensemble des réseaux et des services spéciaux un dans chaque réseau, analogues à ceux qui existaient autrefois.

**Service central.** — Le service central est chargé de la direction générale des services du contrôle du travail sur les chemins de fer.

Il est confié à un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines. Cet ingénieur, qui porte le titre « *d'ingénieur en chef du contrôle du travail* », est chef de service et relève directement du Ministre des Travaux publics.

Il a recueilli, pour l'ensemble des réseaux, la partie des attributions relatives au contrôle du travail des agents, précédemment exercée, dans chaque réseau, sous les ordres du directeur, par l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique, qui n'a plus à s'occuper aujourd'hui de la surveillance de l'exécution des dispositions concernant le travail sur les chemins de fer.

L'ingénieur en chef du contrôle du travail a sous ses ordres le personnel des services du contrôle du travail dans les réseaux et les agents affectés au service central.

Il réside à Paris et a ses bureaux au Ministère des Travaux publics.

**Organisation dans les réseaux.** — Dans chaque réseau, le contrôle du travail est exercé sous les ordres exclusifs de l'ingénieur en chef du service central :

1° Par les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines affectés au service du contrôle et, en raison de la généralité des termes du § 1er de l'article 2 du décret du 11 mars 1902, il y a lieu de comprendre, parmi eux, tant ceux du contrôle de la voie et des bâtiments[1] que ceux du contrôle de l'exploitation technique.

Ces ingénieurs sont donc placés à la fois sous les ordres des ingénieurs en chef du contrôle de la voie et des bâtiments, ou du contrôle de l'exploitation technique, pour leurs attributions générales en matière de contrôle, et, sous les ordres de l'ingénieur en chef du contrôle du travail, pour la partie de leur service relative à la surveillance du travail des agents.

On sait que les ingénieurs ordinaires attachés à un service de contrôle, sont répartis entre divers arrondissements de contrôle à la tête desquels ils sont placés[2]. Chaque ingénieur ordinaire a sous ses ordres un certain nombre de conducteurs des ponts et chaussées ou contrôleurs des mines et commis des ponts et chaussées ou des mines affectés au service de l'arrondissement de contrôle, et, en outre, des contrôleurs du travail, affectés exclusivement au contrôle du travail ;

2° Par des contrôleurs du travail des chemins de fer placés sous les ordres des ingénieurs ordinaires du contrôle de

[1] En fait, jusqu'à ce jour, les ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation technique ont été seuls chargés du contrôle de la durée et des conditions du travail des agents des chemins de fer.

[2] Voir *Organisation du contrôle de la voie et des bâtiments et du contrôle de l'exploitation technique*, chapitre III, p. 35 et 36.

la voie et du contrôle de l'exploitation technique et de l'ingénieur en chef du contrôle du travail.

Contrairement à ce qui a lieu pour les ingénieurs ordinaires du contrôle, ils ne relèvent en aucun cas de l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique.

Depuis le décret du 11 mars 1902, qui a abrogé le § 4 de l'article 7 du décret du 30 mai 1895, ces agents ne sont plus affectés spécialement au contrôle de l'exploitation technique.

Ils sont attachés, d'une façon générale, à l'ensemble des services du contrôle du réseau, mais, par la nature même de leurs attributions, ils se trouvent bien évidemment affectés en fait aux services de contrôle technique. Les services de la voie et de l'exploitation technique sont, en effet, les seuls dans lesquels le travail des agents intéresse la sécurité publique et on sait, d'autre part, que le droit de réglementation du ministre en matière de travail sur les chemins de fer, ainsi dès lors que les pouvoirs des contrôleurs du travail, s'arrête là où la sécurité publique n'est plus en péril.

Il est bon d'ailleurs de faire remarquer ici que le décret du 11 mars 1902 portant réorganisation du contrôle du travail a modifié entièrement l'organisation du corps des contrôleurs du travail, telle qu'elle était définie par le décret du 30 mai 1895 dont l'article 15 est aujourd'hui abrogé. Toutefois les anciens contrôleurs du travail, actuellement en fonctions, ont été maintenus en service dans l'organisation nouvelle.

Les contrôleurs du travail, tant les anciens que les nouveaux, sont affectés les uns au bureau du chef de service, les autres aux différents arrondissements de contrôle. Leur nombre varie avec l'importance du réseau, et il est à présumer que, par suite de la réorganisation de 1902, il sera augmenté dans une certaine mesure.

Les contrôleurs du travail sont en résidence les uns à Paris, les autres en province, et ces derniers généralement au siège de l'un des arrondissements.

3° Enfin, en cas de besoin, le contrôle du travail est exercé par des conducteurs des ponts et chaussées ou des contrôleurs des mines chargés soit spécialement, soit à titre accessoire, des fonctions de contrôleur du travail et qui, dans ce

cas, sont placés à la fois sous les ordres des ingénieurs ordinaires et des ingénieurs en chef des services de contrôle et, spécialement pour la partie de leurs attributions relatives à la surveillance du travail des agents, sous les ordres de l'ingénieur en chef du contrôle du travail.

## SECTION III

### FRAIS DE CONTROLE ET DE SURVEILLANCE

On a vu que le service du contrôle est chargé, d'une part, de surveiller l'exécution des travaux de chemins de fer pour s'assurer que ces travaux sont exécutés conformément aux dispositions du cahier des charges et, d'autre part, de s'assurer que, pour l'exploitation, les compagnies observent strictement les lois et règlements qui y sont relatifs.

Les frais nécessités par cette surveillance et ce contrôle incombent aux compagnies concessionnaires. C'est une des charges de la concession.

Dès l'origine, les cahiers des charges contenaient une stipulation formelle à cet égard, mais ne fixaient pas le montant de ces frais, qui restait variable. Ce n'est que plus tard, vers 1851, que les cahiers des charges de cette époque en fixèrent le taux à une somme globale annuelle, qui ne pouvait dépasser un chiffre fixé comme maximum[1].

A partir de 1855, les frais de surveillance et de contrôle furent fixés d'après une base kilométrique. Les cahiers des charges stipulaient que les compagnies devaient verser, chaque année, dans les caisses du Trésor public, une somme de 120 francs[2] par chaque kilomètre de chemin de fer con-

[1] La loi du 13 mai 1851 avait fixé ce maximum dans le cahier des charges de la Compagnie de l'Ouest à la somme de 30.000 francs (art. 46).

[2] Aux termes des conventions du 11 juin 1859 avec les grandes

cédé, mais que cette somme serait réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Les sommes à verser par les compagnies pour les frais de surveillance et de contrôle sont encore fixées à ces mêmes chiffres par le cahier des charges actuel, dont l'article 67 est ainsi conçu :

« Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

« Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent[1].

« Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé[2]. Toutefois cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

. . . . . .

« Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques. »

Il eût été plus exact de dire « comme en matière de contributions directes[3] » ; car, ainsi que le fait remarquer M. Picard, c'est la procédure applicable pour le recouvrement des con-

compagnies, la somme de 120 francs peut être élevée, par décret rendu en Conseil d'État, la compagnie préalablement entendue, à un chiffre n'excédant pas 150 francs (Picard, *Traité des Chemins de fer*, t. II, p. 540).

[1] L'article 66 est ainsi conçu :

« Il sera institué près de la compagnie, un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État. »

[2] Aux termes des conventions de 1883, la redevance ne commence à courir, pour les lignes nouvelles, qu'à dater du 1er janvier de l'année suivant la mise en exploitation.

[3] On a, d'ailleurs, introduit cette modification dans le cahier des charges type d'intérêt local.

tributions directes qui a toujours été considérée comme devant être étendue aux frais de contrôle[1].

Ce serait, d'ailleurs, une grave erreur de supposer que le paiement par les compagnies des frais de surveillance et de contrôle peut enlever aux fonctionnaires chargés de ce contrôle et de cette surveillance une partie de leur liberté d'action. Ces fonctionnaires ne reçoivent rien directement des compagnies concessionnaires; leurs traitements leur sont payés par les soins du Trésor.

Note. — Aux termes de l'article 9 de la loi de finances du 22 décembre 1878, les chemins de fer exploités par l'État sont soumis au même régime que les chemins de fer concédés en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature.

[1] Picard, *Traité des Chemins de fer*, t. II, p. 541.

# TITRE III

## ROLE ET ATTRIBUTIONS DES FONCTIONNAIRES DU CONTROLE

---

## LIVRE I

## ADMINISTRATION CENTRALE

### CHAPITRE I

### MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

#### SECTION I

#### MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Au sommet de la hiérarchie des fonctionnaires du contrôle se trouve placé le Ministre des Travaux publics délégué par le Chef de l'État dans l'administration du département ministériel [1] auquel ressortissent les chemins de fer.

[1] Ce Ministère a dans ses attributions, en outre *du contrôle de l'exploitation et de la construction des chemins de fer, des concessions en France et en Algérie; du contrôle des comptes des compagnies et de la statistique des chemins de fer*, etc., toutes les questions relatives au personnel des Ponts et Chaussées et des Mines, de l'inspection des ports de navigation intérieure, de la police des ports maritimes de commerce; — les Écoles nationales des Ponts et Chaussées et des Mines; — les routes nationales et départementales, la police du roulage; — les ports maritimes, les rivières navigables et flottables, les canaux de navigation et les voies ferrées des quais des ports; — les questions relatives aux mines, à l'industrie minérale et à la surveillance des appareils à vapeur.

L'Administration centrale comprend, outre le cabinet du Ministre, trois directions : 1° la Direction du Personnel et de la Comptabilité; 2° la Direction des Routes, de la Navigation et des Mines; 3° enfin la Direction des Chemins de fer dont les attributions sont spécifiées section III.

Bien que l'on n'ait à examiner ici les attributions de ce Ministre qu'en ce qui a trait au contrôle des chemins de fer, il ne paraît pas sans intérêt de jeter en passant un rapide coup d'œil sur le rôle général qu'il est appelé à jouer, ainsi que ses collègues, comme organe du pouvoir central.

*Des Ministres.* — Les Ministres sont des hommes d'État, responsables, délégués par le Président de la République, irresponsable, dans l'exercice du pouvoir exécutif et chargés de l'administration des affaires intérieures et extérieures du pays.

Par leur réunion, ils constituent le Gouvernement.

Leur nomination appartient au Chef de l'État [1], qui, par voie de conséquence, peut aussi les révoquer, mais en fait, il n'use pas de ce droit.

La cessation des fonctions a lieu par démission. Cette démission, qui peut être individuelle ou collective, a besoin d'être acceptée.

Habituellement, les Ministres sont choisis parmi les membres des Assemblées législatives, mais il n'y a pas là une obligation légale. La seule condition requise est en effet la qualité de citoyen, c'est-à-dire l'âge de vingt et un ans et la jouissance des droits civils et politiques.

Pour l'accomplissement de leur mission, les Ministres sont placés chacun à la tête d'une des grandes divisions de l'Administration : *d'un Ministère* et assurent le fonctionnement des services qui en dépendent.

Leur rôle, bien que complexe, peut être envisagé sous deux aspects distincts : rôle politique, rôle administratif.

L'étude du premier ne saurait trouver place ici ; mais il n'en est pas de même pour le second, et il importe d'examiner les attributions des Ministres, en tant que chefs des différentes branches de l'Administration centrale.

A ce point de vue spécial, le rôle des Ministres est considérable, ils agissent : 1° comme autorités administratives ; 2° comme juges dans certains cas tout à fait exceptionnels.

A. — *Des Ministres autorités administratives.* — Ils ont, en cette qualité, trois sortes d'attributions :

1° Ils contresignent les actes du Président de la République ;
2° Ils administrent ;
3° Ils contrôlent.

a) *Contreseing.* — Cette formalité, dont l'absence rendrait sans valeur les actes du Chef de l'État, a un triple but : engager la responsabilité du Ministre ; certifier la signature du Président de la

[1] Loi des 31 août-3 septembre 1791 (art. 2). — Les lois constitutionnelles de 1875 ne contiennent pas de disposition spéciale à ce sujet.

République ; certifier que les règles d'administration ont été observées pour la confection de l'acte.

b) *Actes d'administration.* — Comme administrateurs, les Ministres agissent avec un pouvoir propre de décision. Ils sont chargés avant tout d'assurer la stricte observation des lois relatives à des objets rentrant dans leurs attributions, ils préparent le budget de leur département, ordonnancent les dépenses, procèdent à la liquidation des dettes de l'Etat, au recouvrement de scréances, etc. Ils plaident au nom de l'État, devant le Conseil d'État, pour les affaires ressortissant à leur administration, et d'une façon générale, assurent le fonctionnement des divers services placés sous leur direction.

A l'égard des agents de l'Administration, les Ministres sont les premiers des fonctionnaires; ils font partie de la hiérarchie, ils en forment le sommet. Ils ont, en cette qualité, à surveiller, à contrôler et à diriger toutes les autorités administratives, qui leur doivent obéissance. Vis-à-vis de leurs inférieurs dont ils reçoivent les rapports et dont ils ont à stimuler l'activité, l'action des Ministres s'exerce par des ordres, par des circulaires ou instructions, par des arrêtés ou décisions.

Les ordres ont trait à un objet déterminé et indiquent aux fonctionnaires auxquels ils sont envoyés la conduite qu'ils doivent tenir; les circulaires ou instructions peuvent avoir un caractère général, elles interprètent une loi ou un règlement, et en déterminent le champ d'application, elles n'obligent, comme les ordres, que les fonctionnaires auxquels elles sont adressées; les arrêtés ou décisions tranchent les questions qui touchent aux intérêts de l'État et des particuliers. Ils peuvent être attaqués.

A l'égard des particuliers, les Ministres sont les représentants légaux de l'État. Ce sont eux qui stipulent, au nom de l'État, dans les conventions ou contrats [1] qui sanctionnent les traités passés pour assurer les divers services de leur département et font les liquidations et règlements de compte qui les terminent.

c) *Actes de contrôle.* — Les Ministres ont un droit de contrôle sur les actes des préfets considérés comme autorités administratives régionales de l'État. En vertu de ce droit, tantôt ils ont à approuver certains actes, tantôt ils peuvent être appelés à les réformer ou à les annuler. Certaines mesures prises par le préfet en vertu de ses pouvoirs propres doivent être notifiées au Ministre; il en est ainsi notamment en matière d'administration du personnel administratif en résidence dans les départements : les congés de moins de dix jours accordés aux fonctionnaires, les suspensions de fonction infligées à certains agents inférieurs, doivent être portés à la connaissance du Ministre dont ils relèvent, etc.

[1] En matière de chemin de fer, notamment, c'est le Ministre des Travaux publics qui s'engage au nom de l'État dans les contrats de concession. Il rédige et arrête les cahiers des charges.

Enfin, indirectement, par l'intermédiaire du préfet, qui a des pouvoirs considérables à l'égard des conseils municipaux et des maires, les Ministres exercent aussi un contrôle sur les autorités communales.

B. — *Des ministres-juges.* — Pendant longtemps, les ministres ont été considérés comme ayant des attributions contentieuses, mais il est aujourd'hui, on peut dire presque universellement admis qu'ils n'ont, sauf en certains cas spéciaux de contentieux électoral [1], aucun pouvoir de juridiction.

La conséquence rigoureuse du principe de la séparation de l'administration active et de la juridiction s'oppose, en effet, à ce que les autorités administratives proprement dites soient des juges [2]. L'appréciation erronée du pouvoir des Ministres, regardé à tort comme contentieux, provenait de ce fait que certaines de leurs décisions sont susceptibles d'un recours contentieux au Conseil d'État. Du recours possible contre ces décisions, on déduisait que la décision elle-même était contentieuse. On la qualifiait de premier jugement dont l'appel était porté au Conseil d'État, alors qu'il n'y a là que simple décision administrative prise dans une matière où il existe un recours contentieux au profit de la partie qui se considère comme lésée.

En définitive, que les décisions ministérielles interviennent dans le cas d'actes de gestion ou en matière de recours hiérarchique [3], il ne faut les considérer que comme des actes d'administration [4].

*Pouvoir réglementaire des ministres.* — Les Ministres n'ont pas en principe le pouvoir réglementaire, qui est généralement l'apanage du Chef de l'État. Très exceptionnellement, toutefois, et en vertu d'une délégation expresse, soit de la loi, soit d'un règlement d'administration publique, des règlements généraux peuvent être faits par les Ministres.

Ces exceptions se rencontrent surtout en matière de police où le législateur, obligé de se maintenir dans des dispositions générales, s'en rapporte, pour statuer sur les points de détail aux

[1] Contentieux des élections des Chambres de commerce, des Chambres consultatives d'agriculture, des élections des syndics dans les Associations syndicales autorisées.

[2] Les préfets et les maires ont bien quelques attributions contentieuses ; mais elles résultent de textes formels et sont considérées comme des anomalies. — (Hauriou, *Droit administratif*, p. 733.)

[3] En ce sens, Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, I, p. 405.

[4] Pour ne citer qu'un des arguments, le plus topique, à notre avis, donné à l'appui de cette thèse, comment admettre, lorsque le Ministre a été partie dans un acte comme ayant exercé les droits de l'État, qu'il ait à statuer sur cet acte en qualité de juge. Il serait alors juge et partie ? (Hauriou, *Droit administratif*, p. 733.)

règlements seuls assez souples pour se plier à toutes les circonstances.

L'utilité de ces règlements faits par les Ministres et qui portent le nom d'arrêtés réglementaires, se présente non seulement en ce qui concerne la police générale du territoire, mais aussi en ce qui a trait à la police ou à la surveillance spéciales exercées par l'État en vue d'assurer le fonctionnement de divers services publics, ou services assimilés, tels que l'exploitation des mines, des chemins de fer, des postes et télégraphes, téléphones, etc.

Pour la police des chemins de fer, spécialement, on rencontre, dans l'ordonnance de 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, divers articles portant délégation du pouvoir réglementaire au profit du Ministre des Travaux publics.

On peut citer notamment l'article 21, aux termes duquel le ministre, *arrête* la compagnie entendue, les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses et des matières infectes. C'est en vertu de cette délégation qu'a été pris, de concert entre les Ministres de la Guerre, des Finances et des Travaux publics, l'arrêté réglementaire du 12 novembre 1897. De même les tarifs, une fois homologués, par application de l'article 44 de l'ordonnance précitée, deviennent de véritables règlements.

Le pouvoir réglementaire ainsi conféré au Ministre des Travaux publics, ne constitue d'ailleurs qu'une faible partie des attributions considérables qu'il est appelé à exercer en vue d'assurer le contrôle et la surveillance des chemins de fer. Il reste à en examiner l'ensemble.

**Rôle du Ministre des Travaux publics en matière de chemins de fer.** — Ses attributions à ce point de vue ont été, en quelque sorte, codifiées dans l'ordonnance de 1846 modifiée par le décret du 1er mars 1901. Elles comportent, soit des autorisations ou dispenses à donner, des approbations ou homologations, soit des décisions à prendre d'office ou sur proposition de la compagnie ou la compagnie entendue. Les objets auxquels elles se rapportent sont les suivants :

AUTORISATIONS QUE LE MINISTRE PEUT OU DOIT DONNER

*Objets généraux :* Dérogations aux règlements sur les lignes à traction électrique ;

*Matériel :* construction ; exceptions aux règles concernant les appareils dont les locomotives doivent être pourvues ;

*Voie :* dispense de barrières à certains passages à niveau ; croisement de chemins de fer entre eux.

*Exploitation :* mise en marche des trains légers ; règles concernant le signal d'alarme entre les agents des trains ; exceptions concernant : le conducteur de queue dans les trains légers ; le nombre minimum des voitures dans les trains de voyageurs ; l'intercommunication dans les voitures à voyageurs.

APPROBATION MINISTÉRIELLE (OBJETS QUI DOIVENT ÊTRE SOUMIS A L')

*Objets généraux :* Arrêtés préfectoraux réglant la police des gares ; règlements relatifs au service ; marche des trains ; composition des boîtes de secours des trains ; — *Exploitation technique :* conditions du chauffage des voitures à voyageurs ; règlements concernant les précautions que les mécaniciens doivent prendre sur certains points ; signal acoustique pouvant éventuellement remplacer le sifflet ; — *Exploitation commerciale :* règlement des frais accessoires.

HOMOLOGATION MINISTÉRIELLE (OBJETS A SOUMETTRE A L')

*Exploitation technique :* règlements concernant : les précautions à prendre en cas de circulation anormale des trains ; les signaux de protection à faire en cas d'arrêt accidentel. — *Exploitation commerciale :* taxes.

DROIT DE DÉCISION SANS RESTRICTION

*Objets généraux :* délai accordé aux compagnies pour soumettre leurs propositions ; insuffisance des installations, du personnel, etc., mesures à prendre si la compagnie ne fait pas le nécessaire ; modifications aux propositions de règlements concernant le service ; — horaire des trains : délai pour soumettre les projets ; fonctionnaires à qui les projets doivent être communiqués ; modifications ; affichage ; — gares où doivent être tenus : des médicaments et appareils de secours ; des registres de retards ;

*Personnel :* forme de la délivrance des certificats de capacité aux mécaniciens et chauffeurs ;

*Matériel :* pièces à fournir à l'appui des demandes en auto-

risation de construction ; forme dans laquelle la compagnie doit faire connaître au Ministre les mesures prises pour l'entretien ; — conditions à remplir : matériel en général ; voitures à voyageurs ; matériel étranger au réseau ;

*Voie :* forme dans laquelle la compagnie doit faire connaître les mesures prises pour l'entretien ; points sur lesquels doivent être établis des contre-rails ;

*Exploitation technique :* points où le mécanicien doit faire jouer le sifflet ; éclairage des trains dans les tunnels ; vitesse des locomotives dans certains cas ; double traction ; dispense du fourgon de choc ; modifications au système de signaux proposé ; fonctionnaires à qui doivent être déclarés les trains spéciaux ;

*Exploitation commerciale :* modifications aux propositions de taxes.

DROIT DE DÉCISION, LA COMPAGNIE ENTENDUE

*Objets généraux :* mesures concernant le transport des matières dangereuses ou infectes ;

*Personnel :* surveillance et manœuvre des signaux et appareils de la voie ; entretien et surveillance de la voie, manœuvre des signaux fixes ; durée du travail des agents en général ;

*Matériel :* dimensions minima des places des voyageurs ; insuffisance des mesures prises concernant l'entretien, l'éclairage et le chauffage des voitures ; interdiction ;

*Voie :* entretien, sûreté et sécurité ; éclairage des passages à niveau et des tunnels ; croisement des chemins de fer entre eux, dispositions techniques ; insuffisance des signaux de la voie ;

*Exploitation technique :* précautions à prendre dans la formation des trains ; intervalle à maintenir entre les trains ; gares où il doit être tenu des machines de réserve.

DROIT DE DÉCISION SUR PROPOSITION DE LA COMPAGNIE

*Objets généraux :* procédure à suivre dans tous les cas où le Ministre doit statuer sur propositions de la compagnie ;

*Matériel :* construction ;

*Voie:* passages à niveau, service des barrières ;

*Exploitation technique:* composition des trains: nombre des conducteurs et gardes-frein ; nombre maximum des véhicules; intercommunication. — Circulation des trains : affectation des voies ; précautions sur certains points; vitesse maximum ; trains spéciaux. — Machines de secours. — Règles de service ;

*Exploitation commerciale:* tarif exceptionnel.

Le Ministre des Travaux publics doit, en outre, recevoir des compagnies diverses communications dont les principales sont relatives aux mesures prises par elles pour l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances, au système de signaux adoptés par elles ou qu'elles se proposent d'adopter. Elles doivent également l'aviser, par la voie la plus rapide, des accidents présentant une certaine gravité, qui peuvent survenir sur les chemins de fer.

Enfin, aux termes de l'article 76 de l'ordonnance de 1846 modifiée, les contraventions aux décisions rendues par le Ministre des Travaux publics ou aux arrêtés pris sous son approbation par les préfets sont réprimées, conformément à l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

De l'exposé qui précède il ressort en somme que le Ministre des Travaux publics exerce, à l'égard des compagnies de chemins de fer, les pouvoirs les plus étendus, de surveillance et de contrôle. Ces droits qu'il tient, tant de la loi que du règlement, se justifient plus que jamais aujourd'hui que les chemins de fer sont devenus, pour chaque pays, un des éléments essentiels de sa vitalité et que leur exploitation, rendue chaque jour plus rapide, nécessite une réglementation chaque jour plus minutieuse, en vue de parer aux dangers qu'elle présente pour la sécurité publique.

## SECTION II

### DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER

Pour l'exercice de ses attributions en matière de contrôle des chemins de fer, le Ministre des Travaux publics est secondé à l'Administration centrale par le directeur des chemins de fer et un certain nombre de fonctionnaires et employés groupés en une division administrative qui porte le nom de *Direction des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.*

Ce service, placé dans la main même du Ministre et agissant en son nom, transmet ses ordres et veille à leur exécution, procède à l'instruction définitive des affaires, examine les propositions soumises au ministre par les compagnies, prépare les règlements, les arrêtés ministériels et statue sur les décisions que comporte l'application des lois et décrets relatifs au contrôle des chemins de fer.

Par rapport aux services actifs du contrôle, dont on vient d'examiner l'organisation et dont on va étudier le rôle, la direction des chemins de fer, émanation immédiate de la puissance ministérielle, peut assez bien être comparée au cerveau qui pense et décide, alors qu'ils sont les yeux qui voient et les bras qui agissent.

Cette direction confiée à un inspecteur général ou à un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines ayant le titre de *Directeur des chemins de fer*, comprend trois divisions placées chacune sous les ordres d'un chef de division.

La première dite *Division des concessions, du budget, du contrôle financier et de la statistique des chemins de fer*, comprend 3 bureaux :

Le 1er bureau a dans ses attributions les questions générales relatives à la construction des chemins de fer et aux concessions en France et en Algérie ; — l'étude des lignes non déclarées d'utilité publique ; l'instruction des avant-projets ; les déclarations d'utilité publique ; — la préparation des actes de concession et de rachat par l'État ; la modification des actes de concession ; — les chemins de fer en Algérie ; — les réseaux secondaires ; — les chemins de fer d'intérêt local ; — les émissions d'obligations par les compagnies d'intérêt général et d'intérêt local ;

Le contrôle de la construction des chemins de fer industriels établis par voie de concession de l'État ;

La concession, la déclaration d'utilité publique et la construction des tramways.

Le 2e bureau s'occupe de la vérification des comptes des compagnies ; — des affaires relatives au règlement des annuités, à la garantie d'intérêt, au partage de l'État dans les bénéfices, à l'application des clauses de rachat ; — du règlement des subventions et garanties d'intérêt aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways ; — de la préparation du budget de la construction des chemins de fer ; — des justifications à produire à la cour des comptes et à la commission des comptes des Ministres.

Le 3e bureau est chargé de la statistique des chemins de fer ; de la centralisation et coordination des renseignements statistiques concernant la législation, la construction, l'exploitation et la situation financière des chemins de fer d'intérêt général, des chemins de fer industriels, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways ; — de la réunion et publication des documents statistiques relatifs aux chemins de fer et aux tramways ; — du répertoire de la législation ; de l'exécution et revision de la carte des chemins de fer ; — des questions diverses concernant les chemins de fer à l'étranger ; — de la législation et statistique étrangères.

La deuxième dite *Division des Travaux*, comprend 2 bureaux :

Le 1er bureau s'occupe de la construction des lignes nouvelles sur les réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée ; — des travaux à exécuter sur les lignes en exploitation de ces divers réseaux et des chemins de fer de grande et de petite ceinture ; — des embranchements et raccordements industriels ; — des demandes ayant pour objet le doublement des voies et l'établissement ou la transformation des gares, stations, haltes, arrêts et passages à niveau ; — des réclamations relatives aux ouvrages et installations du chemin de fer ; — des questions relatives aux surtaxes locales à créer sur les voyageurs et les marchandises en exécution de la loi du 26 octobre 1897 ; — du contentieux concernant ce service.

Le 2e bureau a les mêmes attributions que le 1er, en ce qui concerne les travaux sur les réseaux de l'État, d'Orléans, du Midi et de la Corse.

Les lignes déclarées d'utilité publique et non concédées rentrent aussi dans ses attributions.

La troisième dite *Division de l'Exploitation*, comprend 3 bureaux :

Le 1er bureau étudie les tarifs et les frais accessoires : tarifs, grande et petite vitesse, voyageurs et marchandises ; — fixation du tarif des frais accessoires : manutention, magasinage, etc. ; — fixation du tarif exceptionnel : marchandises de faible densité, finances et valeurs, animaux et objets dangereux, etc. ; — fixation des délais de transport ; — examen des vœux et réclamations concernant l'application des tarifs ; — questions se rattachant à la concurrence des chemins de fer français avec les autres voies de transport ; — étude des tarifs étrangers ; — travaux statistiques sur les tarifs de chemins de fer.

Les attributions du 2e bureau ont trait à l'exploitation technique ; — surveillance de l'exploitation technique : état de la voie et du matériel ; — application des mesures de sécurité ; — plaintes ; — marche des trains ; — trains spéciaux ; — trains ouvriers ; — vœux et réclamations concernant le service des trains ; — règlements d'exploitation ; — réglementation du transport des matières dangereuses et infectes ; — réglementation des passages à niveau ; — police des gares ; — boîtes et appareils de secours ; — accidents ; — contraventions aux règlements et à la police des chemins de fer ; — suites judiciaires ; — recours en grâce ; — questions de voirie (alignements, plantations et autres servitudes) ; — contentieux administratif (pourvoi devant le Conseil d'État) ; — contrôle technique des chemins de fer d'intérêt local et des tramways (sécurité, accidents, recours en grâce, etc.) ; — inventions concernant l'exploitation des chemins de fer ; — durée du travail des agents, aiguilleurs, mécaniciens, chauffeurs, agents des gares, etc.

Enfin, rentrent dans les attributions du 3e bureau les questions relatives aux transports des administrations publiques : tarifs militaires ; — transports de la Guerre, des Finances, etc. ; — transports individuels et collectifs à prix réduits ; — traités d'exploitation entre les compagnies : gares et troncs communs ; — services internationaux de navigation ; — services extérieurs des compagnies (omnibus, factage, camionnage, correspondance, réexpédition) ; — conventions internationales ; — congrès international des chemins de fer ; — exploitation des embranchements particuliers ; — désinfection du matériel employé au transport des bestiaux ; — réclamations relatives à l'insuffisance du matériel employé au transport des marchandises ; — rapports entre les agents de chemins de fer et les compagnies ; — caisses de retraite, de secours et de prévoyance, demandes d'emploi, de réintégration, etc. ; — inspection spéciale des chemins de fer de l'État.

## CHAPITRE II

## PRÉFET

Pour le préfet[1], comme pour le Ministre, on n'a à examiner ici ses attributions qu'en ce qui a trait au contrôle des chemins de fer ; mais ses pouvoirs en cette matière sont trop intimement liés à son rôle général dans le département pour pouvoir être étudiés à part. Il y a donc lieu de jeter sur cette question un coup d'œil d'ensemble.

**Attributions générales.** — Le caractère spécial du préfet est d'être à la fois le représentant du pouvoir exécutif et le représentant du département.

Cette double personnalité lui conférant des attributions de deux ordres différents amène tout naturellement à étudier son rôle à deux points de vue distincts : comme représentant de l'État, comme représentant du département.

En qualité de représentant de l'État, le préfet est fonctionnaire, et chargé à ce titre : 1° de l'exécution des décisions du Chef du pouvoir exécutif et des Ministres ; 2° de la surveillance des services régionaux fonctionnant dans son département.

Cette surveillance est d'autant plus facile que la presque totalité de la correspondance des Ministres avec leurs chefs de service dans les départements passe par les mains du préfet, qui transmet les affaires au Ministre compétent, en y joignant son avis.

Le préfet est également autorité administrative et prend des décisions exécutoires en exerçant certains droits de puissance publique, tels que les droits de police qui lui sont conférés. A ce point de vue, il a notamment, dans une certaine mesure, la police des fonctionnaires, la police des individus et, en outre, des droits considérables de tutelle à l'égard des personnes administratives, départements, communes, établissements publics.

Comme le Chef de l'État et le maire, le préfet est investi du pouvoir réglementaire, et ses arrêtés sont des arrêtés généraux et réglementaires ou des arrêtés spéciaux et individuels.

[1] La loi du 28 pluviôse an VIII sur l'administration départementale et communale a réglé l'organisation et les attributions des préfets.

Il a, enfin, quelques rares attributions contentieuses.

A ce point de vue il est appelé à examiner les recours formés contre les actes de l'autorité municipale ; et chargé, en outre, de prendre des décisions en quelques matières spéciales, mais la loi du 21 juin 1865 sur les conseils de préfecture a réduit considérablement ses pouvoirs de juridiction.

Comme représentant du département, le rôle du préfet, organe exécutif, peut se résumer en deux mots : il est chargé de la préparation et de l'exécution des décisions du Conseil général et de la Commission départementale.

Notamment il procède à l'instruction préalable des affaires soumises au Conseil général ou à la Commission départementale ; il fait les nominations aux emplois créés par le Conseil général ; il passe les contrats et les marchés sur avis conforme de la Commission départementale ; il représente le département en justice, sauf contre l'État ; il intente les actions et y défend ; il ordonnance les dépenses, etc.

En résumé, le préfet est le chef de l'administration active dans le département. Ses attributions administratives sont nombreuses et variées, car, si elles sont bornées au département, elles se rapportent à tous les services publics.

La nomination des préfets est faite par décret, sans que les candidats aient à justifier d'aucune condition autre que la qualité de citoyen.

Le préfet doit résider au chef-lieu du département.

En cas d'absence ou d'empêchement, il peut déléguer ses fonctions au secrétaire général ou à un conseiller de préfecture. A défaut de délégation, ou en cas de mort, de démission ou de révocation, le préfet est remplacé par le plus ancien conseiller de préfecture.

**Rôle spécial du préfet en matière de contrôle des chemins de fer.** — En matière de contrôle des chemins de fer, le préfet tient de la loi et des règlements des pouvoirs considérables, qu'il puise notamment dans la loi du 15 juillet 1845, la loi du 11 juin 1880, l'ordonnance de 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, le décret du 6 août 1881 et les cahiers des charges. Sans entrer dans le détail de ses attributions, ce qui entraînerait à passer en revue la presque totalité des textes relatifs à la législation des chemins de fer, son rôle dans la surveillance et le contrôle des voies ferrées peut être examiné au triple point de vue des chemins de fer d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, et des chemins de fer miniers et industriels.

## § 1. — Chemins de fer d'intérêt général

En matière de chemins de fer d'intérêt général, le préfet est chargé[1], dans l'étendue de son département, d'assurer l'exécution des mesures de grande voirie dont les lois et les règlements ont été rendus applicables aux chemins de fer par la loi du 15 juillet 1845, c'est-à-dire les mesures concernant la conservation des terrassements, des ouvrages d'art et des clôtures, le mode de construction et de fermeture des barrières, la chaussée et les abords des passages à niveau, l'alignement des constructions riveraines, le bornage de la voie, l'écoulement des eaux, l'occupation temporaire des terrains pour réparations et pour extraction des matériaux nécessaires à l'entretien, les plantations et dépôts de matériaux aux abords des chemins de fer, l'établissement des couvertures en chaume, et les dépôts de matières inflammables, etc., et, en général, de veiller à l'exécution des dispositions prescrites aux titres I et II de la loi du 15 juillet 1845.

Il reçoit communication des procès-verbaux dressés pour contraventions à la grande voirie et notamment, dans le cas où ces contraventions ont été commises par les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer, il leur notifie les procès-verbaux dans les quinze jours de leur date et en saisit, dans le même délai, le conseil de préfecture du lieu de la contravention (Loi du 15 juillet 1845, articles 12 et 13).

Il joue un rôle important en matière d'enquêtes pour la déclaration d'utilité publique ou pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer.

Aux termes de l'article 1er de l'ordonnance de 1846 modifiée par le décret du 1er mars 1901, il règle par des arrêtés, exécutoires seulement après approbation du Ministre, les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares, et de leurs dépendances, accessibles au public.

Ces mesures sont relatives notamment : à l'entrée, au sta-

[1] Arrêté et circulaire du 15 avril 1850.

tionnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours des gares; à la vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers; à l'établissement des buffets et autres industries dans les stations.

D'une manière générale, le préfet a à prendre les arrêtés nécessaires pour rendre exécutoires dans son département les décisions ministérielles qui concernent le public et notamment la perception des taxes.

Il est à remarquer ici que les contraventions aux arrêtés homologués pris par le préfet spécialement pour l'exécution de l'ordonnance de 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, sont constatées[1], poursuivies et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845.

Indépendamment des arrêtés que le préfet peut avoir à prendre en matière de contrôle et de surveillance des chemins de fer, il est appelé à donner son avis au Ministre des Travaux publics sur la fixation des heures de départ et du nombre des trains, sur les applications ou modifications des tarifs, pour lesquelles les compagnies sont tenues, aux termes de l'article 45 de l'ordonnance de 1846 modifiée, de lui communiquer leurs propositions et, en général, sur toutes les questions qui se rattachent aux intérêts placés sous sa sauvegarde et sur lesquelles il juge utile de provoquer une décision ou d'appeler l'attention du Ministre.

Le préfet est chargé, en outre, de prendre dans son département toutes les mesures nécessaires pour assurer le bon ordre et la sécurité publique, dans les cas où quelques faits de l'exploitation seraient de nature à les troubler. A cet effet il doit être tenu au courant par les compagnies des affluences spéciales de voyageurs qui peuvent être prévues à certaines époques de l'année ou dans des circonstances exceptionnelles et a à se concerter avec le service du contrôle en vue de parer aux désordres qui pourraient se produire.

Conformément à l'article 55 de l'ordonnance de 1846 modifiée, les compagnies doivent aviser le préfet de tous les

[1] Decret du 1er mars 1901, art. 76.

accidents présentant une certaine gravité, qui se produisent sur le chemin de fer dans l'étendue de son département.

En ce qui concerne le personnel du contrôle, le préfet est appelé à transmettre au Ministre, avec son avis, toutes les propositions d'avancement, de gratifications de fin d'année, de distinctions honorifiques, etc., et, en général, toutes les affaires relatives à l'état et à la situation des fonctionnaires et agents en résidence dans le département. L'Administration lui donne d'ailleurs connaissance de tous les mouvements de personnel, promotions, mutations, etc..., et de toutes les modifications apportées à l'organisation des services du contrôle.

A l'égard du personnel des compagnies, il statue par arrêté sur les propositions d'assermentation des agents dont la liste lui est soumise, pour approbation, avant d'être adressée au Tribunal de première instance. On sait qu'aux termes de l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 c'est devant le tribunal du lieu du domicile de l'agent que se fait la prestation du serment.

## § 2. — Chemins de fer d'intérêt local et tramways

Au point de vue du contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, les pouvoirs du préfet sont encore beaucoup plus étendus.

D'une façon générale on pourrait dire qu'il remplit en cette matière, dans son département, pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, le rôle exercé par le Ministre, sur tout le territoire, pour les chemins de fer d'intérêt général. Toutefois cette énonciation, prise au pied de la lettre, ne correspondrait pas exactement à l'étendue réelle des droits du préfet, car si ce dernier a bien, en général, des droits équivalents à ceux du Ministre[1], il reste néanmoins soumis, pour l'exercice de ces droits de contrôle et de surveillance, à l'autorité du Ministre[2] et n'agit pas, au

[1] Voir notamment l'article 77 du décret du 1er mars 1901, aux termes duquel le préfet exerce, pour l'application dudit décret aux chemins de fer d'intérêt local, les attributions conférées au Ministre par ce règlement.

[2] Loi du 11 juin 1880, art. 21.

moins en droit, sinon en fait, avec une indépendance absolue.

Ses pouvoirs de contrôle et de surveillance des chemins de fer d'intérêt local et des tramways découlent notamment de l'ordonnance de 1846, de la loi du 11 juin 1880 et des règlements d'administration publique rendus pour son application et enfin des cahiers des charges.

On a étudié en parlant des attributions du Ministre les droits que lui confère l'ordonnance de 1846; or, aux termes de l'article 77 de la dite ordonnance, le Préfet exerce, pour les chemins de fer d'intérêt local, les droits attribués au Ministre par ce même règlement; il n'y a donc pas lieu de revenir sur l'étude de ce texte. Quant à la loi du 11 juin 1880, aux règlements d'administration publique rendus pour son application et aux cahiers des charges, qui définissent avec détails les attributions du préfet en matière de contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, il ne saurait être question d'en faire ici l'analyse. On se contentera donc de rappeler, sous forme d'énumération, les principales affaires qui, d'après les divers documents précités, rentrent dans la compétence du préfet. Ce sont les suivantes :

**Établissement de la voie ferrée.** — Instruction et enquête pour la déclaration d'utilité publique et la concession. — Transmission des projets d'exécution au Conseil général ou au Conseil municipal (*dans ce dernier cas, approbation de la délibération*). — Approbation des projets de détail des ouvrages sur avis de l'ingénieur en chef du département et, après approbation spéciale du Ministre, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie. — Dérogations aux dispositions du cahier des charges relatives aux pentes, courbes, rampes, etc. — Clôtures (*approbation du mode et de la disposition, dispenses*). — Bornage contradictoire avec les riverains. — Fixation, après enquête, de l'emplacement des nouvelles stations, gares, haltes, gares d'évitement, etc., devenues nécessaires. — Reconnaissance et réception provisoire des travaux (*nomination des commissaires*). — Autorisation de mise en exploitation. — Autorisation d'établissement des embranchements miniers et des embranchements d'usines.

**Entretien et exploitation.** — Le cas échéant, entretien d'office : 1° de la voie ferrée et de la partie de la voie publique qui doit être entretenue par le concessionnaire; 2° du matériel (*rôles rendus exécutoires par le préfet pour le paiement des frais ainsi occasionnés*). — Mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures sur la voie ferrée et sur les routes ou chemins suivis ou traversés par le chemin de fer. — Arrêts exceptionnels entre les stations. — Vitesse maximum des trains. — Prescription éventuelle de l'emploi de freins continus et même automatiques. — Règlements de police pour l'exploitation et mesures générales de sécurité. — Approbation des règlements d'exploitation et de service intérieur des compagnies. — Réglementation du transport des matières dangereuses. — Avis d'accidents (*adressés au préfet par la compagnie*). — Désignation des stations où doivent se trouver des boîtes de secours. — Dérogations aux dispositions relatives à la composition des trains. — Exécution des mesures relatives à la réglementation de l'exploitation sur les embranchements miniers et les embranchements d'usines. — Réception, pour publication du compte-rendu trimestriel, des résultats de l'exploitation des chemins de fer et tramways. — Fixation des heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations. — Délais de livraison et d'expédition aux points de jonction des divers réseaux.

**Personnel du contrôle.** — Nomination des agents du contrôle. — Désignation de commissaires chargés d'une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle. — Arrêtés d'organisation du contrôle de la construction et de l'exploitation.

**Taxes.** — Homologation des taxes, frais accessoires, camionnage.

**Frais de contrôle.** — Fixation éventuelle des frais de contrôle et de surveillance sur l'avis du Conseil général et après approbation du Ministre. — Recouvrement des frais de contrôle (*rôles rendus exécutoires par le préfet*).

**Divers.** — Contrôle financier[1]. — Autorisation de traités particuliers entre la compagnie et d'autres entreprises de transport par terre ou par eau. — Réglementation de l'usage commun des gares. — Droit de statuer d'office lorsque le concessionnaire a laissé passer les délais de présentation des propositions qui doivent être soumises au préfet. — Droit de modifications des propositions du concessionnaire, le concessionnaire entendu (sauf en cas d'urgence). — En cas d'interruption de l'exploitation et de déchéance, acceptation des personnes qui se portent adjudicataires pour recueillir la concession et prise de mesures propres à assurer l'exploitation provisoire.

Pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, comme pour les chemins de fer d'intérêt général, les contraventions aux arrêtés pris par le préfet en matière de contrôle sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux dispositions prévues au titre III de la loi du 15 juillet 1845[2].

## § 3. — Chemins de fer miniers et chemins de fer industriels

Le préfet est appelé, ici également, à jouer un rôle important, et cela s'explique tout naturellement par le caractère d'utilité locale que présentent ces voies ferrées. Les principales affaires sur lesquelles il a à statuer ou à donner son avis sont les suivantes :

*a* **Chemins de fer miniers.** — Enquêtes relatives à la déclaration d'utilité publique et aux expropriations (*Chemins de fer miniers établis dans les conditions de l'article 44 de la loi du 27 juillet 1880*). — Autorisation d'ouverture des conférences mixtes (*Chemins de fer miniers de l'article 44 et de l'article 43*). — Autorisation d'établissement des chemins

[1] Voir à ce sujet : Organisation du contrôle financier des chemins de fer d'intérêt local, p. 272.

[2] Décret du 1er mars 1901, articles 76 et 77 ;
Décret du 6 août 1881, article 56 ;
Loi du 11 juin 1880, article 37.

**Entretien et exploitation.** — Le cas échéant, entretien d'office : 1° de la voie ferrée et de la partie de la voie publique qui doit être entretenue par le concessionnaire; 2° du matériel (*rôles rendus exécutoires par le préfet pour le paiement des frais ainsi occasionnés*). — Mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures sur la voie ferrée et sur les routes ou chemins suivis ou traversés par le chemin de fer. — Arrêts exceptionnels entre les stations. — Vitesse maximum des trains. — Prescription éventuelle de l'emploi de freins continus et même automatiques. — Règlements de police pour l'exploitation et mesures générales de sécurité. — Approbation des règlements d'exploitation et de service intérieur des compagnies. — Réglementation du transport des matières dangereuses. — Avis d'accidents (*adressés au préfet par la compagnie*). — Désignation des stations où doivent se trouver des boîtes de secours. — Dérogations aux dispositions relatives à la composition des trains. — Exécution des mesures relatives à la réglementation de l'exploitation sur les embranchements miniers et les embranchements d'usines. — Réception, pour publication du compte-rendu trimestriel, des résultats de l'exploitation des chemins de fer et tramways. — Fixation des heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations. — Délais de livraison et d'expédition aux points de jonction des divers réseaux.

**Personnel du contrôle.** — Nomination des agents du contrôle. — Désignation de commissaires chargés d'une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle. — Arrêtés d'organisation du contrôle de la construction et de l'exploitation.

**Taxes.** — Homologation des taxes, frais accessoires, camionnage.

**Frais de contrôle.** — Fixation éventuelle des frais de contrôle et de surveillance sur l'avis du Conseil général et après approbation du Ministre. — Recouvrement des frais de contrôle (*rôles rendus exécutoires par le préfet*).

**Divers.** — Contrôle financier[1]. — Autorisation de traités particuliers entre la compagnie et d'autres entreprises de transport par terre ou par eau. — Réglementation de l'usage commun des gares. — Droit de statuer d'office lorsque le concessionnaire a laissé passer les délais de présentation des propositions qui doivent être soumises au préfet. — Droit de modifications des propositions du concessionnaire, le concessionnaire entendu (sauf en cas d'urgence). — En cas d'interruption de l'exploitation et de déchéance, acceptation des personnes qui se portent adjudicataires pour recueillir la concession et prise de mesures propres à assurer l'exploitation provisoire.

Pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, comme pour les chemins de fer d'intérêt général, les contraventions aux arrêtés pris par le préfet en matière de contrôle sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux dispositions prévues au titre III de la loi du 15 juillet 1845[2].

## § 3. — Chemins de fer miniers et chemins de fer industriels

Le préfet est appelé, ici également, à jouer un rôle important, et cela s'explique tout naturellement par le caractère d'utilité locale que présentent ces voies ferrées. Les principales affaires sur lesquelles il a à statuer ou à donner son avis sont les suivantes :

*a*) **Chemins de fer miniers.** — Enquêtes relatives à la déclaration d'utilité publique et aux expropriations (*Chemins de fer miniers établis dans les conditions de l'article 44 de la loi du 27 juillet 1880*). — Autorisation d'ouverture des conférences mixtes (*Chemins de fer miniers de l'article 44 et de l'article 43*). — Autorisation d'établissement des chemins

[1] Voir à ce sujet : Organisation du contrôle financier des chemins de fer d'intérêt local, p. 272.

[2] Décret du 1er mars 1901, articles 76 et 77 ;
Décret du 6 août 1881, article 56 ;
Loi du 11 juin 1880, article 37.

de fer miniers de l'article 43 et autorisation d'occupation temporaire de terrains. — Mesures générales de sécurité pour l'établissement et l'exploitation de tous les chemins de fer miniers sur la proposition des ingénieurs des mines chargés du contrôle. — Dispenses de clôtures (*Chemins de fer miniers de l'article* 44). — Obligation éventuelle d'établissement de clôtures (*Chemins de fer miniers de l'article* 43).

*b*) **Embranchements miniers et embranchements d'usines.** — Comme ci-dessus et en outre : notification aux intéressés des autorisations de raccordement. — Suspension du service et suppression de la soudure par arrêté préfectoral, sauf recours à l'Administration supérieure.

*c*) **Chemins de fer industriels**[1]. — 1° *Chemins non ouverts à un service public.* — Enquêtes pour la déclaration d'utilité publique. — Autorisation d'ouverture des conférences mixtes. — Mesures générales de sécurité sur la proposition des ingénieurs du contrôle. — Dispenses de clôtures.

2° *Chemins ouverts à un service public.* — Le préfet joue ici le même rôle qu'en matière de chemins de fer d'intérêt général.

[1] Ce qui est dit pour les chemins de fer industriels s'appliqu également aux embranchements industriels *de même nature.*

# LIVRE II

# CONTROLE TECHNIQUE

## CHAPITRE I

## DIRECTEUR DU CONTROLE

A la tête du contrôle de chaque réseau de chemins de fer se trouve placé un *Directeur du contrôle*, choisi soit parmi les inspecteurs généraux[1], soit parmi les ingénieurs en chef[2] des ponts et chaussées ou des mines.

C'est le plus haut fonctionnaire du contrôle du réseau, et il est chargé, en cette qualité, de la direction et de la surveillance générales.

**Attributions.** — Aux termes de l'article 1er de l'arrêté ministériel du 26 octobre 1895, le directeur du contrôle est délégué d'une façon permanente par le Ministre des Travaux publics pour statuer sur les affaires dont la nomenclature suit, lorsque la décision à intervenir ne comporte pas d'autorisation de dépenses :

*a*) Consignes pour les gares, les embranchements et la protection des chantiers, à l'exclusion de celles qui contiennent une dérogation aux règlements ;

*b*) Trains de reconnaissance et de réception sur les lignes en construction ;

*c*) Trains de ballast et trains de service sur les lignes en exploitation ;

[1] Décrets des 15 février 1868, 20 juin 1879 et 30 mai 1895.
[2] Décret du 9 janvier 1900.

*d*) Trains spéciaux[1] (d'excursion, de plaisir, de pèlerinage[2], etc.) ;

*e*) Conservation des repères ;

*f*) Embranchements particuliers, approbation des projets, récolement des travaux et homologation des traités d'exploitation, sauf dans le cas où il y aurait désaccord entre la compagnie et les intéressés et dans le cas où l'affaire devrait être portée devant la Commission mixte des travaux publics ;

*g*) Entretien et surveillance des barrières, clôtures, haies vives, fossés, talus et plantations ;

*h*) Vœux, plaintes et réclamations relatives à des installations secondaires dans les gares (écoulement des eaux, etc.), à l'exception de celles sur lesquelles les préfets sont consultés ou qui doivent être autorisées par eux ;

*i*) Prolongation accidentelle des délais de validité des billets d'aller et retour, de bains de mer et d'excursion régulièrement homologués ;

Réductions de prix proposées pour les trains spéciaux (Arrêté du 7 mars 1899) ;

*j*) Exécution immédiate par les compagnies, sous réserve des décisions ministérielles à intervenir, des travaux dont l'urgence est reconnue par le contrôle.

Le directeur du contrôle est chargé de recueillir tous les renseignements propres à éclairer l'Administration sur la gestion financière de la compagnie concessionnaire ou de l'Administration chargée de l'exploitation.

Dans ce but, il peut prendre connaissance par lui-même, ou par les agents qu'il délègue à cet effet, des registres des délibérations, livres, journaux, écritures et correspondances de la compagnie, ainsi que de tous les documents qu'il juge nécessaires pour constater l'état des services, la situation active et passive de la compagnie, et pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes.

[1] Attribution précédemment confiée à l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique et dévolue au directeur du contrôle par l'arrêté du 7 mars 1899.

[2] Voir circulaire du 10 février 1899.

Il assiste à toutes les séances de l'assemblée générale de la compagnie ou s'y fait représenter.

**Rapports et états divers adressés à l'Administration.** — Le directeur du contrôle adresse au Ministre des rapports sur les affaires au sujet desquelles l'Administration supérieure est appelée à statuer et dont les dossiers lui sont communiqués, soit par le Ministre, soit par le préfet, soit par les fonctionnaires placés sous ses ordres [1], exception faite toutefois pour les affaires [2] que les ingénieurs en chef peuvent, aux termes de l'article 3 de l'arrêté du 26 octobre 1895, traiter et transmettre directement au Ministre ; il envoie notamment à l'Administration, les pièces périodiques suivantes, dressées par les ingénieurs sous ses ordres :

1° Comptes moraux trimestriels des travaux des lignes nouvelles [3] ;

2° États mensuels d'accidents [4] ;

Aux termes de la circulaire du 15 mars 1901 les tableaux A sont, comme par le passé [5], envoyés mensuellement à l'Administration.

Quant aux états B, ils ne sont plus envoyés au Ministère, mais seulement tenus par les ingénieurs ordinaires, qui doivent transmettre leurs minutes, à la fin de chaque mois, à leur ingénieur en chef. L'ingénieur en chef du contrôle technique forme, avec tous ces états que lui envoient soit les ingénieurs ordinaires sous ses ordres, soit son collègue du contrôle de la voie, un relevé mensuel donnant le total général de tous les accidents du mois et l'adresse à l'Administration supérieure, par l'intermédiaire du directeur du contrôle.

[1] Circulaires ministérielles des 28 décembre 1878 et 27 juin 1879.

[2] Arrêté du 26 octobre 1895 (art. 4, 5, 6).

[3] Circulaires des 28 décembre 1878 et 28 janvier 1893.

[4] Il semble que l'on doive considérer comme abrogée par la circulaire du 15 mars 1901, celle du 8 février 1893, aux termes de laquelle le directeur du contrôle devait adresser au Ministre, dans le délai d'un mois au plus, un rapport sur tout accident de train ayant occasionné mort ou blessures. Ce rapport, joint à l'avis du Comité de l'exploitation technique, était inséré au *Journal officiel*.

[5] Circulaires du 8 novembre 1854 ; des 6, 12 et 23 février 1857 ; du 8 septembre 1880.

Les états mensuels sont ensuite renvoyés aux ingénieurs ordinaires pour être réunis par année, sous forme de registres.

Le tableau A et le relevé du tableau B doivent parvenir à l'Administration, au plus tard, le 15 du deuxième mois suivant celui auquel ils se rapportent[1].

Le directeur du contrôle transmet de même à l'Administration :

1° Les relevés des plaintes consignées aux registres des gares ou adressées directement aux fonctionnaires du contrôle ;

2° Les relevés mensuels, trimestriels et annuels du trafic[2].

Il lui envoie également :

1° Un tableau mensuel des recettes et du mouvement des voyageurs et des marchandises[3] ;

2° Un rapport annuel ayant pour objet de rendre compte de la situation du service et de constater notamment :

*a*) L'état de la voie et des ouvrages qui en dépendent ;

*b*) L'état du matériel fixe et du matériel roulant ;

*c*) Le nombre des agents attachés au service de la voie, du mouvement ou de la traction ;

*d*) L'exécution des règlements relatifs au personnel ;

*e*) Les causes et les circonstances des accidents survenus pendant l'année ;

*f*) Les progrès de l'exploitation technique.

Ce rapport est soumis au Conseil général des ponts et chaussées, au Conseil général des mines, au Comité consultatif des chemins de fer et au Comité de l'exploitation technique qui donnent, chacun pour ce qui le concerne, leur avis sur les diverses parties du service ; il est ensuite, s'il y a lieu, inséré au *Journal officiel* avec l'avis dont il a été l'objet[4].

Enfin, aux termes de l'arrêté du 26 octobre 1895 (art. 1, § 12), le directeur du contrôle adresse au Ministre, le 5 de chaque mois, un état sommaire des décisions prises ou des adhésions données par lui dans le mois précédent.

[1] Circulaire du 15 mars 1901.

[2] Circulaires des 13 octobre 1849 ; 6 avril 1852 ; 3 juillet 1854 ; 17 avril 1855 ; 24 décembre 1855 ; instruction du 15 octobre 1881.

[3] Circulaire du 15 avril 1850.

[4] Décret du 21 mai 1879.

En un mot, le directeur du contrôle est chargé, sous l'autorité du Ministre, de veiller à l'observation, par la compagnie qu'il contrôle, du cahier des charges et des lois, décrets, règlements et circulaires relatifs aux chemins de fer.

### COMITÉ DE RÉSEAU [1]

Le directeur du contrôle réunit en Comité de réseau [2] sous sa présidence, pour l'examen des questions intéressant l'ensemble du service, les ingénieurs en chef du contrôle des lignes en exploitation, le contrôleur général de l'exploitation commerciale et, le cas échéant, l'ingénieur en chef chargé de l'inspection et du contrôle des études et travaux des lignes neuves, qui lui est adjoint pour ce service.

Les inspecteurs des finances chargés de la vérification des comptes de la compagnie assistent avec voix délibérative aux séances de ce Comité.

Un inspecteur principal de l'exploitation commerciale ou, à son défaut, un des ingénieurs ordinaires du contrôle, remplit les fonctions de secrétaire avec voix consultative.

Le Comité présente, chaque année, un rapport sur les résultats de la gestion de la compagnie dans l'exercice précédent et sur le budget de l'exercice suivant.

Note. — Aux termes de l'article 2 du décret du 30 mai 1895, les inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef [3] chargés d'un contrôle de chemins de fer siègent dans les Conseils, Comités et Commissions institués auprès du Ministre des Travaux publics, dans les conditions résultant des textes organiques relatifs à ces Conseils, Comités et Commissions. Il est traité plus loin, sous un chapitre spécial, de la composition et des attributions de ces divers Conseils, Comités et Commissions.

[1] Le Comité général de contrôle a été supprimé par le décret du 30 mai 1895.

[2] Aux termes de l'article 4, § 1, du décret du 11 décembre 1901, le Directeur du contrôle commercial des chemins de fer peut assister aux séances des Comités de réseau ou s'y faire représenter par le Contrôleur général.

[3] Décret du 9 janvier 1900.

## CHAPITRE II

## INGÉNIEURS EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

---

### SECTION I

### INGÉNIEUR EN CHEF DU CONTROLE DE LA VOIE ET DES BATIMENTS

L'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments est chargé, avec le concours des ingénieurs, des conducteurs des ponts et chaussées, des contrôleurs comptables et des commis des ponts et chaussées, de toutes les questions relatives aux travaux neufs et aux travaux d'entretien sur les lignes en exploitation.

Il a des attributions par délégation et des attributions propres.

**Attributions par délégation.** — Aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 26 octobre 1895, il est délégué d'une manière permanente[1] par le directeur du contrôle pour traiter et transmettre directement au Ministre les affaires ci-après :

*a*) Projets, décomptes et récolement de tous les travaux dont la dépense totale prévue ne dépasse pas 50.000 francs, à l'exclusion de ceux qui s'appliquent à tout le réseau et de

[1] Cette délégation cesserait d'avoir son effet dans le cas où, l'affaire intéressant plusieurs services, les chefs de service ne se seraient pas mis d'accord.

ceux qui comportent des dispositions nouvelles ou intéressant la sécurité;

*b*) Chemins d'accès des gares;

*c*) Établissement des passages à niveau;

*d*) Déclassement de parcelles du domaine public; aliénation, remise aux Domaines et aux compagnies;

*e*) Servitudes légales des riverains, alignements, établissement, sur ou sous la voie, de conduites, canalisations et toutes installations à l'usage des tiers;

*f*) Réception, récolement et vérification des décomptes des travaux exécutés pour le service du Ministère de la Guerre, à l'exception des travaux d'aménagement du matériel roulant;

*g*) Contraventions aux règlements de la compagnie concernant le service de la voie; suites judiciaires y relatives.

**Attributions propres.** — Il est chargé, en vertu de ses pouvoirs propres [1], des affaires ci-après:

1° *En ce qui concerne le personnel du contrôle* [2] *:* Notes signalétiques, propositions d'avancement, d'indemnités d'intérim, demandes de congés, de secours, états de frais de repas et de découchers des ingénieurs, agents du contrôle de la voie et des bâtiments et des commissaires de surveillance administrative;

2° *En ce qui concerne le personnel de la compagnie :* Organisation du personnel de la voie et des bâtiments;

3° *Ouverture de lignes :* Réception; reconnaissance des travaux; travaux de parachèvement;

[1] Il traite les affaires et les transmet avec son avis à l'Administration supérieure.

[2] Depuis la circulaire du 15 juin 1901, les ingénieurs en chef du contrôle de la voie et des bâtiments ne sont plus chargés du mandatement général des dépenses des services de contrôle. Cette mission, qu'ils tenaient du décret du 30 mai 1895 (art. 6), a été dévolue aux ingénieurs en chef du service ordinaire dans les départements. Elle incombe au service de la comptabilité du ministère des Travaux publics pour le département de la Seine.

4° *En ce qui concerne l'entretien et la surveillance :* Surveillance de l'entretien du renouvellement et des consolidations de la voie; surveillance de l'établissement et de l'entretien des appareils de la voie, signaux et autres engins de sécurité; conservation des repères, barrières, clôtures, haies vives ;

5° Projets et traités d'embranchements particuliers ;

6° *En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local et les tramways :* Projets de traversée des lignes d'intérêt général, des gares communes et installations de transbordement ;

7° *En ce qui concerne les travaux neufs :* projets de pose de seconde voie, de garage et de jonctions de secours en pleine voie, etc. ; projets d'extension et de modification des gares, stations, haltes et points d'arrêt ; projets d'établissement de signaux et autres appareils de sécurité, au point de vue de la dépense et de l'imputation ; projets d'installation dans les gares des appareils destinés à assurer le chauffage et l'éclairage des trains;

8° *En ce qui concerne les accidents :* Accidents dus à l'état de la voie ou survenus par suite d'altérations du profil de la voie, des ouvrages d'art, etc. ; — suites judiciaires ;

9° Demandes de haltes, gares, passages à niveau, etc. ;

10° Modification des dispositions des gares ; — installations de water-closets, etc. ; — écoulement des eaux, etc. ;

11° *En ce qui concerne la statistique et les renseignements administratifs :* statistique des enclenchements et appareils de sécurité dépendant de la voie; rapports trimestriels sur la voie et les travaux ; rapports aux conseils généraux ; vérification de la comptabilité des divers services de la voie et des bâtiments ; transmission au Ministre des rapports ou procès-verbaux des contrôleurs comptables.

**Rapports et renseignements divers adressés au préfet.** — *Affaires sur lesquelles le préfet est appelé à statuer.* — L'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments traite et envoie directement au préfet, en y joignant son avis ainsi que le rapport de l'ingénieur ordinaire et les observations de la compagnie, les affaires sur lesquelles ce magistrat est appelé à statuer ou à donner lui-même son avis

aux termes des lois et règlements en vigueur et qui sont relatives notamment [1] :

1° Aux enquêtes pour la déclaration d'utilité publique ou pour l'expropriation des terrains ;

2° A l'occupation temporaire des terrains nécessaires à l'exécution de certains travaux ou à l'extraction de matériaux ;

3° Au règlement des indemnités de dommages ;

4° Au bornage de la voie ;

5° Aux permissions de voirie (constructions), plantations, dépôts de matériaux aux abords du chemin de fer, etc.

Il adresse également au préfet des rapports [1] :

1° Sur les procès-verbaux pour contraventions de grande voirie, qui sont de la compétence du Conseil de préfecture ;

2° Sur les pétitions que reçoit ce magistrat et au sujet desquelles l'Administration supérieure peut seule prononcer ; en particulier, sur les demandes de secours concernant les agents placés sous ses ordres.

Enfin tous les ans, pour la session d'été du Conseil général, il fournit au préfet un rapport d'ensemble sur l'entretien de la voie, les travaux et les projets pendant l'année courante, en ce qui concerne le département.

**Avis au procureur de la République** [1]. — Il envoie directement au procureur de la République son avis sur les procès-verbaux d'accidents et de contraventions relatives au service de la voie, qui sont de la compétence de la juridiction correctionnelle.

**Rapports adressés au directeur du contrôle** :

a) *Accidents.* — Il envoie au directeur du contrôle les rapports sur les accidents qui peuvent être dus à l'état de la voie ou de ses dépendances [2], tels qu'éboulements, inondations, altération du profil de la voie, mauvais état des ouvrages d'art, etc.

[1] Circulaire ministérielle du 16 mai 1887.

[2] A la fin de chaque mois, il adresse un relevé de ces accidents à l'ingénieur en chef de l'exploitation technique chargé d'établir la statistique des accidents sur tout le réseau.

b) *Affaires traitées par délégation.* — Il lui adresse, le 5 de chaque mois, un état sommaire des affaires qu'il a traitées par délégation dans le mois précédent.

c) *Marche du service.* — Il lui envoie des rapports sur la marche du service, dans lesquels il lui signale tous les faits intéressants, notamment ceux qui ont été constatés dans les tournées soit par lui, soit par ses agents. Il y joint un relevé des tournées.

**Rapports avec les chefs de service de la compagnie.** — Il traite directement avec les chefs de service de la compagnie toutes les affaires qui n'exigent pas l'intervention personnelle du directeur du contrôle auprès du directeur de la compagnie.

---

## SECTION II

## INGÉNIEUR EN CHEF DU CONTROLE DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE

L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique est chargé, avec le concours des ingénieurs ordinaires des mines ou des ponts et chaussées, des conducteurs des ponts et chaussées, des commissaires de surveillance administrative, des contrôleurs des mines, des contrôleurs comptables, des contrôleurs du travail et des commis des ponts et chaussées, de toutes les questions concernant l'exploitation technique proprement dite.

Il a des attributions par délégation et des attributions propres.

**Attributions par délégation.** — Aux termes de l'article 5 de l'arrêté du 26 octobre 1895, il est délégué d'une manière permanente[1] par le directeur du contrôle pour traiter et transmettre directement au Ministre les affaires ci-après :

*a*) Classification et réglementation des passages à niveau ;

*b*) Boîtes de secours ;

*c*) Réception, récolement et vérification des décomptes des travaux d'aménagement du matériel roulant pour le service du Ministère de la Guerre ;

*d*) Modifications partielles aux services d'hiver et d'été de la marche des trains, à l'exclusion de celles qui intéressent un autre réseau ; lorsque ces modifications porteront sur le service des voyageurs, le contrôle de l'exploitation commerciale sera nécessairement consulté ;

[1] Cette délégation cesserait d'avoir son effet dans le cas où, l'affaire, intéressant plusieurs services, les chefs de service ne se seraient pas mis d'accord (Arr. du 26 octobre 1895, art. 3, § 3).

*e*) Accidents de toute nature (autres que ceux dus à l'état de la voie ou survenus par suite d'altérations du profil de la voie ou des ouvrages d'art), notamment accidents résultant de faits d'exploitation, de l'inobservation des règlements, incendies causés par les machines; accidents survenus dans les manœuvres et dans la manipulation des colis; suites judiciaires; détresses dues au matériel roulant, etc., etc.;

*f*) Contraventions aux règlements de la compagnie concernant l'exploitation et la traction; suites judiciaires y relatives;

*g*) Réclamations et plaintes des particuliers au sujet des retards de trains, des correspondances de trains, du service des agents de l'exploitation et de la traction, en tout ce qui ne concerne pas le contrôle commercial.

**Attributions propres.** — Il est chargé, en vertu de ses pouvoirs propres[1], des affaires ci-après :

1° *En ce qui concerne le personnel du contrôle :* Notes signalétiques, propositions d'avancement, d'indemnités d'intérim, demandes de congés, de secours, états de frais de repas et de découchers des ingénieurs, agents du contrôle de l'exploitation technique et des commissaires de surveillance administrative;

2° *En ce qui concerne le personnel de la compagnie :* Organisation générale du personnel de la compagnie; assermentation des agents;

3° *Ouverture de lignes :* Réception;

4° *En ce qui concerne l'entretien et la surveillance :* Étude et application des règlements relatifs à l'exploitation; service des salles d'attente, des quais, des gares; contrôle de l'appel des voyageurs dans les salles d'attente, les voitures, etc., etc.; consignes pour les manœuvres; consignes pour les gares et la protection des chantiers sur la voie; tableaux d'enclenchements des leviers des cabines et postes d'aiguilleurs; surveillance du fonctionnement et de la manœuvre des signaux et autres engins de sécurité; surveillance de l'en-

[1] Il traite les affaires et les transmet, avec son avis, à l'Administration supérieure.

tretien du matériel roulant; réception du matériel; épreuves des chaudières; évaluation du matériel roulant;

5° Projets d'établissement des embranchements particuliers en ce qui concerne les mesures de sécurité et les consignes d'exploitation;

6° *En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local et les tramways :* Projets de traversée des lignes d'intérêt général, des gares communes et installations de transbordement au point de vue de la sécurité de l'exploitation sur les lignes d'intérêt général;

7° *En ce qui concerne les travaux neufs :* Étude des systèmes divers de signaux, d'appareils de sécurité, d'intercommunication, de chauffage et d'éclairage; freins, attelages, bandages, essieux, etc.; projets d'extension et de modification des gares, stations, haltes ou points d'arrêt, en ce qui concerne les signaux, appareils de sécurité et installations de traction; projets d'acquisition et de modification du matériel roulant, des appareils d'intercommunication, de freinage, d'éclairage et de chauffage installés dans le matériel roulant;

8° *En ce qui concerne la marche des trains :* Horaires, graphiques, etc.; trains spéciaux, extraordinaires, de ballast, etc.; correspondance entre les trains, délais d'attente, déclenchements en marche; composition des trains ; retards;

9° *En ce qui concerne les transports :* Transports de matières infectes ou dangereuses au point de vue de la salubrité et de la sécurité; transport de matières altérables dans des conditions spéciales;

10° Modifications du régime des passages à niveau publics ou particuliers:

11° *En ce qui concerne la statistique et les renseignements administratifs :* Statistique du matériel roulant, des freins, de l'intercommunication, etc.; statistique des appareils à vapeur; statistique des accidents; rapports trimestriels sur l'exploitation; vérification de la comptabilité des divers services de l'exploitation technique; transmission au Ministre des rapports ou procès-verbaux des contrôleurs-comptables.

**Rapports et renseignements divers adressés au préfet**[1]. — a) *Affaires sur lesquelles le préfet est appelé à statuer.* — L'ingénieur en chef de l'exploitation technique traite et renvoie directement au préfet, en y joignant son avis ainsi que le rapport de l'ingénieur ordinaire et les observations de la compagnie, les affaires sur lesquelles ce magistrat est appelé à statuer, aux termes de la loi du 15 juillet 1845 et des règlements en vigueur, après ou sans approbation du Ministre et qui sont relatives notamment :

1° A la réglementation des passages à niveau;

2° A la mise en circulation ou à l'interdiction des machines locomotives et des voitures destinées au transport des voyageurs et qui prennent leur point de départ dans le département;

3° A la mise en service et à la surveillance des machines fixes;

4° A l'assermentation des agents de la compagnie.

b) *Pétitions.* — Il adresse également au préfet des rapports sur les pétitions que ce magistrat reçoit et au sujet desquelles l'Administration supérieure peut seule prononcer, en particulier sur les demandes de secours concernant les agents placés sous ses ordres.

c) *Renseignements sur l'exploitation.* — Il lui fournit également les renseignements qui lui sont demandés sur les faits de l'exploitation et notamment sur les circonstances de nature à intéresser le bon ordre et la sécurité publique.

**Avis au procureur de la République.** — Il envoie directement au procureur de la République son avis sur les procès-verbaux d'accidents et de contraventions de la compétence de la juridiction correctionnelle [2].

**Rapports adressés au directeur du contrôle :**

a) *Accidents.* — Il envoie au directeur du contrôle des rapports détaillés sur les accidents de trains indépendamment des rapports sommaires qui sont adressés directement

[1] Instruction annexée à l'arrêté du 20 juillet 1886.

[2] Loi du 27 février 1850, circulaire ministérielle du 15 avril 1850.

au Ministre par l'ingénieur arrivé le premier sur les lieux, en exécution de la circulaire ministérielle du 6 décembre 1867 et des états périodiques d'accidents [1], de retards et de plaintes.

b) *Marche du service.* — Il lui adresse des rapports sur la marche du service, dans lesquels il signale tous les faits intéressants, notamment ceux qui ont été constatés dans les tournées, soit par lui, soit par ses agents. Il y joint un relevé des tournées.

c) *Mise en service du matériel.* — Il lui transmet des propositions pour autoriser la mise en service des machines et des voitures à voyageurs [2].

d) *Affaires traitées par délégation.* — Il envoie également au directeur du contrôle, le 5 de chaque mois, un état sommaire des affaires qu'il a traitées par délégation dans le mois précédent [3].

**Rapports avec les chefs de service de la compagnie.** — L'ingénieur en chef traite directement avec les chefs de service de la compagnie toutes les affaires qui n'exigent pas l'intervention personnelle du directeur du contrôle auprès du directeur de la compagnie [4].

[1] L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique est chargé d'établir la statistique des accidents survenus sur le réseau auquel il est attaché.

[2] Ordonnance du 15 novembre 1846 modifiée (art. 10 et 13).

[3] Arrêté du 26 octobre 1895 (art. 3).

[4] Arrêté du 26 octobre 1895 (art. 13).

## CHAPITRE III

# INGÉNIEURS ORDINAIRES DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

---

## SECTION I

### INGÉNIEURS ORDINAIRES DES PONTS ET CHAUSSÉES ATTACHÉS AU CONTROLE DE LA VOIE ET DES BATIMENTS

Les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées attachés au contrôle de la voie et des bâtiments sont chargés, sous les ordres de l'ingénieur en chef, de la surveillance de la voie et de ses dépendances, des signaux et appareils de sécurité, ainsi que des travaux de tout genre exécutés sur les lignes en exploitation, conformément aux projets approuvés.

Ils instruisent au premier degré toutes les affaires qui sont de la compétence de leur service.

Ils adressent à l'ingénieur en chef des rapports sur la marche du service [1], des comptes moraux pour les travaux neufs [2], des résumés apostillés des procès-verbaux de tournées des commissaires de surveillance administrative [3].

Ces rapports contiennent un relevé des tournées avec indication des observations faites pendant leur cours.

Ils envoient également des rapports sur toutes les affaires ressortissant à leur service et, en particulier, sur les acci-

[1] Circulaires des 15 avril 1850, 15 octobre 1881, 16 mai 1887.
[2] Circulaire du 7 juillet 1879.
[3] Circulaire du 23 décembre 1892 (Suppression des rapports décadaires).

dents survenus à la voie ou à ses dépendances, par suite d'éboulements, inondations, altération du profil, mauvais état des ouvrages d'art, signaux et appareils de sécurité, etc., ainsi que sur les procès-verbaux dressés pour contraventions de grande voirie.

Au premier avis d'un accident de train, ils se rendent sur les lieux ; s'ils y arrivent avant leur collègue du contrôle de l'exploitation technique, ils adressent immédiatement et directement au Ministre un premier rapport sommaire, dont ils envoient copie à l'ingénieur en chef [1] compétent et au directeur du contrôle [2].

Enfin, d'après le décret du 11 mars 1902, les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées attachés au contrôle de la voie et des bâtiments peuvent être chargés de surveiller l'exécution des prescriptions relatives à la durée du travail et des repos des agents des compagnies, ainsi que l'application des lois, décrets et arrêtés ministériels concernant l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans l'enceinte des chemins de fer [3].

Ils seraient placés dans ce cas, pour cette partie spéciale de leurs attributions, sous les ordres directs de l'ingénieur en chef du contrôle du travail.

Toutefois jusqu'à ce jour, ce sont seulement les ingénieurs ordinaires attachés au contrôle de l'exploitation technique qui ont été et sont encore chargés du contrôle de la durée et des conditions du travail du personnel des compagnies.

[1] Circulaires des 6 décembre 1867, 15 octobre 1881.
[2] Circulaire du 16 mai 1887.
[3] Arrêtés des 10 octobre 1901 et 15 avril 1902.

## SECTION II

### INGÉNIEURS ORDINAIRES DES MINES ATTACHÉS AU CONTROLE DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE

Les ingénieurs ordinaires des mines ou, à leur défaut, les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées attachés au contrôle de l'exploitation technique, sont chargés, sous les ordres de l'ingénieur en chef, du contrôle du matériel roulant, du mouvement et de la traction. Ils veillent également au bon fonctionnement des signaux et autres appareils de sécurité [1].

Ils instruisent, au premier degré, toutes les affaires qui sont de la compétence de leur service.

Ils adressent à l'ingénieur en chef :

1° Des rapports annuels [2] sur la marche du service, comprenant, entre autres renseignements, la situation et les avaries du matériel, des observations sur la marche des trains, tant au point de vue de leur chargement qu'au point de vue du matériel moteur, et les propositions qu'ils croient devoir y ajouter;

2° Des résumés apostillés des procès-verbaux de tournées des commissaires de surveillance administrative;

3° Des états décadaires des retards de trains et des correspondances manquées [3];

[1] Circulaires des 15 avril 1850, 15 octobre 1881, 16 mai 1887; décret du 30 mai 1895.

[2] Circulaire du 19 février 1856.

[3] Circulaire du 16 mai 1887.

4° Des relevés mensuels des accidents[1] (tableaux A et B);

5° Les relevés mensuels des plaintes[2] qui n'ont pas trait au service commercial.

Ils lui envoient des rapports sur toutes les affaires ressortissant à leur service et, en particulier, sur les propositions de la compagnie relatives à la marche des trains, sur les accidents de trains, etc.

Ils procèdent à la réception et à la vérification du matériel roulant.

Au premier avis d'un accident de train, ils se rendent sur les lieux; s'ils y arrivent avant leur collègue du contrôle de la voie et des bâtiments, ils adressent immédiatement et directement au Ministre un premier rapport sommaire, dont ils envoient copie à l'ingénieur en chef compétent et au directeur du contrôle.

Enfin, les ingénieurs ordinaires des mines ou des ponts et chaussées, attachés au contrôle de l'exploitation technique, sont chargés de surveiller l'exécution des prescriptions relatives à la durée du travail et des repos des agents des compagnies ainsi que l'application des lois, décrets et arrêtés ministériels concernant l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans l'enceinte des chemins de fer[3].

Depuis le décret du 11 mars 1902, ils sont placés, pour cette partie spéciale de leurs attributions, sous les ordres directs de l'ingénieur en chef du contrôle du travail.

Il est traité plus loin, en détail, du rôle de ces fonctionnaires en ce qui concerne la surveillance de la durée et des conditions du travail du personnel des compagnies.

[1] Circulaires des 8 novembre 1854, 6, 12 et 23 février 1857, 8 septembre 1880 et 15 mars 1901.

[2] Circulaires des 23 décembre 1892, 25 mars 1898.— Aux termes de la circulaire du 16 juillet 1894, ces relevés ne sont plus adressés à l'Administration supérieure.

[3] Arrêté du 15 avril 1902.

## CHAPITRE IV

## CONDUCTEURS, CONTROLEURS ET COMMIS

---

### SECTION I

### CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET CONTROLEURS DES MINES ATTACHÉS A UN SERVICE DE CONTROLE

**Généralités.** — Les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines attachés au service du contrôle dans l'étendue de leur subdivision, sont les auxiliaires des ingénieurs, sous les ordres desquels ils sont placés, pour l'instruction de toutes les affaires et la surveillance de la voie et du matériel [1].

Parmi ces fonctionnaires, les premiers sont généralement affectés au service du contrôle de la voie et des bâtiments et les seconds exclusivement au service du contrôle de l'exploitation technique.

Les uns et les autres concourent avec les officiers de police judiciaire à la constatation des crimes, délits et contraventions diverses commis sur les chemins de fer, et prévus aux titres I et III de la loi du 15 juillet 1845.

Ils constatent, en outre, par des procès-verbaux, les contraventions de voirie commises par les compagnies de chemins de fer (Titre II de la loi du 15 juillet 1845).

Les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines sont astreints à faire de fréquentes tournées et doivent visiter au moins une fois par mois toutes les lignes de leur subdivision [2].

[1] Instruction du 16 mai 1887.
[2] Arrêté ministériel du 26 octobre 1895.

*Signature des conducteurs et contrôleurs.* — Les conducteurs attachés au contrôle de la voie et des bâtiments signent généralement les rapports concernant toutes leurs affaires : voirie, aliénations de terrains, dommages, projets, etc., excepté celles donnant lieu à conférences entre plusieurs services intéressés.

D'ailleurs dans tous les services les conducteurs signent leurs rapports relatifs à l'instruction des affaires de voirie et en général de toutes celles qui sont de la compétence des préfets.

Les conducteurs subdivisionnaires conservent minute de leurs rapports, et tiennent à cet effet un registre d'ordre, avec répertoire, du même modèle que le registre de l'ingénieur.

Les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines attachés au contrôle de l'exploitation technique signent en général leurs rapports pour toutes les affaires que les ingénieurs en chef sont autorisés à traiter par délégation, à l'exception des affaires relatives aux accidents ayant donné lieu à un procès-verbal du commissaire de surveillance administrative. Ils signent également les rapports ou avis sur les plaintes portées aux registres des gares; toutefois la mention indiquant la suite donnée à la plainte est ordinairement signée par l'ingénieur.

---

## SECTION II

### CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Parmi les principales affaires dont l'instruction au premier degré incombe aux conducteurs des ponts et chaussées, on peut citer : les permissions de voirie, les désaffectations et remises aux Domaines des excédents de terrains non utilisés pour l'établissement du chemin de fer, les projets de travaux en ce qui concerne les dispositions techniques, la visite annuelle des repères du nivellement général, la visite et les épreuves périodiques des ponts et halles métalliques, le récolement des travaux complémentaires de premier établissement, les enquêtes sur les accidents dus à un défaut d'entretien de la voie et de ses dépendances, etc.

---

## SECTION III

### CONTROLEURS DES MINES

Les contrôleurs des mines sont plus spécialement chargés de la surveillance du mouvement et de la traction ; de l'examen des projets intéressant la sécurité (enclenchements, block-system, etc.); de la visite des ateliers, dépôts et réserves ; de la surveillance du matériel roulant et des enquêtes sur les accidents ou incidents imputables à un fait d'exploitation.

Ils peuvent aussi, conformément à l'article 6 du décret du 11 mars 1902, être chargés soit spécialement, soit à titre accessoire, des fonctions de contrôleurs du travail. Leurs attributions, en cette qualité, sont définies en même temps que celles des contrôleurs du travail (p. 172).

## SECTION I

## CONTROLEURS-COMPTABLES

Les contrôleurs-comptables doivent vérifier sur place et à l'improviste, dans les bureaux, la comptabilité de tous les services des compagnies, pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes, et surtout toujours rapprocher le fait comptable de l'opération comptable à laquelle il a donné lieu[1].

Chaque mois, ils se rendent dans l'un des bureaux de la compagnie placés sous leur surveillance. Ils examinent les livres et pièces de dépenses ou de recettes en vue de rechercher et de constater la nature et l'utilité des opérations faites dans le mois écoulé. Ils en rendent compte dans un rapport ou procès-verbal, qui est transmis au Ministre par le chef de service.

Le rôle des contrôleurs-comptables, comme celui des contrôleurs du travail, dont on parlera tout à l'heure, est un rôle essentiellement actif. A l'occasion de la discussion, à la Chambre des députés, du budget de 1900, le Ministre des Travaux publics s'exprimait ainsi au sujet d'un amendement déposé par M. Paschal Grousset, député, pour augmenter de 25.000 francs le chapitre xx (*Frais de tournées des contrôleurs-comptables et des contrôleurs du travail*) :

*Séance du* 18 *décembre* 1899.— « Ils (les contrôleurs-comptables et les contrôleurs du travail) ne doivent pas être des fonctionnaires attachés au bureau ; il est nécessaire, au contraire, qu'ils soient des fonctionnaires essentiellement actifs.

[1] Vérification des feuilles d'attachements, mémoires, décomptes, croquis et métrés des carnets d'attachements.

« Je désire qu'ils soient constamment sur les réseaux et qu'ils apportent directement au Ministre des Travaux publics les résultats de leurs investigations. Je suis convaincu que, par cette surveillance incessante, qui ne s'arrêtera jamais, nous exercerons sur les compagnies, dans les détails et dans l'ensemble, un contrôle très efficace, dont j'attends le plus grand bien et pour mon Administration et pour le public. »

Les contrôleurs-comptables sont chargés, sous la direction de leurs chefs hiérarchiques, de réunir et de tenir à jour les renseignements nécessaires pour se rendre compte :

1° De l'organisation adoptée par la compagnie en vue d'assurer les services de construction, d'exploitation et de traction, soit dans les bureaux de l'administration centrale, soit dans les gares, les trains, les dépôts, les remises, les magasins, les ateliers, etc., etc;

2° De l'importance et des variations du personnel attaché à ces différents services;

3° Des règles et usages adoptés par la compagnie en matière de comptabilité.

Ils ont, en outre, pour mission :

De contrôler les inventaires de matériel de toute espèce, de renseigner leurs chefs hiérarchiques sur l'importance des travaux exécutés, de constater, au moyen d'épreuves sur les registres tenus par les agents de tous grades, si la comptabilité est régulièrement tenue, si l'imputation donnée par la compagnie aux recettes et dépenses en cours est conforme aux prévisions budgétaires et aux autorisations ministérielles;

De vérifier, au point de vue de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses, les détails estimatifs des projets présentés par les compagnies, les états trimestriels de menus travaux complémentaires (Circ. des 31 juillet 1895 et 16 août 1890), les décomptes des dépenses faites (Circ. du 22 mars 1887) et les renseignements statistiques fournis par les compagnies.

Des contrôleurs-comptables peuvent être mis à la disposition du Ministre des Finances ou des inspecteurs des Finances en vue de collaborer à la vérification des comptes des compagnies de chemins de fer.

## SECTION V

### COMMIS DES PONTS ET CHAUSSÉES OU DES MINES

Les commis des ponts et chaussées ou des mines sont attachés au bureau des ingénieurs et autres chefs de service pour l'expédition des rapports et la tenue des divers registres réglementaires.

# LIVRE III

# CONTROLE COMMERCIAL

## CHAPITRE I

### DIRECTEUR DU CONTROLE COMMERCIAL

A la tête de l'ensemble des services de contrôle de l'exploitation commerciale se trouve placé, comme on l'a dit, le directeur du contrôle commercial des chemins de fer.

C'est le plus haut fonctionnaire de cette branche spéciale du contrôle et, aux termes de l'article 3 du décret du 11 décembre 1901 il est assimilé dans la hiérarchie aux inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines.

Il est nommé par décret et ne peut être maintenu en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans.

**Attributions.** — Le directeur du contrôle commercial, dont l'action rayonne sur tous les services de contrôle de l'exploitation commerciale des divers grands réseaux, est chargé de la direction et de la surveillance générales.

L'importance de son rôle ressort de ce fait même qu'il a recueilli la tâche incombant précédemment en matière commerciale, aux sept directeurs de contrôle technique.

D'une manière générale il est appelé à examiner les affaires relatives à l'exploitation commerciale de tous les réseaux et à donner son avis sur la suite qu'elles comportent.

Il serait évidemment sans intérêt de citer à nouveau ici la nomenclature des affaires rentrant par leur objet dans le contrôle commercial et dès lors dans ses attributions. On en

connaît déjà la liste, et il y aura lieu, d'ailleurs, de revenir sur ce sujet en traitant des attributions des contrôleurs généraux et des inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Il faut rappeler seulement que le rôle du directeur du contrôle commercial concerne notamment :

L'étude et l'application des tarifs et des frais accessoires; les vœux et réclamations y relatifs.

L'examen de toutes les questions économiques et commerciales intéressant les réseaux, le trafic international ou la concurrence des autres voies de transport; des traités de répartition de trafic; des questions de publicité, de délivrance et d'utilisation des permis de circulation, des bons de réduction et des billets de place.

Le directeur du contrôle commercial donne son avis sur les règlements des compagnies relatifs au service commercial et, en général, examine toutes les affaires rentrant, aux termes de l'article 11 de l'arrêté du 26 octobre 1895, dans les attributions des contrôleurs généraux et des inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Toutefois, l'article 2 du décret du 11 décembre 1901 n'ayant placé les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale et les commissaires de surveillance administrative sous les ordres du directeur du contrôle commercial *qu'en ce qui concerne le contrôle commercial*, il en résulte qu'un certain nombre de questions non relatives à cette branche du contrôle, mais dont l'examen est néanmoins confié à ces fonctionnaires, ne ressortissent pas à la direction du contrôle commercial. Ces affaires, dont l'étude demeure dans les attributions des directeurs de contrôle technique, qui continuent à avoir sous leurs ordres, pour cette partie du service, les contrôleurs généraux et les inspecteurs de l'exploitation commerciale, sont les suivantes :

Réception des lignes;

Police des gares et des cours des gares;

Stationnement des voitures;

Autorisation de vente de livres, journaux, comestibles et objets divers;

Établissement de buffets et autres industries dans les stations;

Marche des trains ;

Demandes de haltes, gares, de changement de dénominations ;

Modifications aux dispositions des gares et à la consistance de leur service ;

Plaintes autres que celles concernant l'application des tarifs ;

Examen de la comptabilité et des budgets des compagnies.

Le décret du 11 décembre 1901 n'a donc apporté aucune modification à l'instruction et à l'examen des affaires précitées.

En ce qui concerne les questions de personnel, le directeur du contrôle commercial est consulté sur les promotions, mutations, congés, etc., des fonctionnaires et agents du service du contrôle commercial. Il donne également son avis sur les propositions d'avancement et de gratifications et transmet à l'Administration les états de frais de tournées, frais accessoires et indemnités pour changement de résidence qui peuvent être alloués au personnel sous ses ordres.

D'après ce qui vient d'être exposé, on peut dire en terminant que le rôle du directeur du contrôle commercial ressort nettement du but poursuivi par l'institution de ce rouage nouveau du contrôle. Ce haut fonctionnaire a pour mission primordiale de centraliser et de coordonner toutes les questions qui se rattachent à la partie économique et commerciale du contrôle dans le but d'assurer une unité de décision et de vue si nécessaire aux intérêts commerciaux et industriels du pays.

**Transmission des affaires.** — Les affaires soumises à l'examen du service commercial peuvent être adressées directement au Ministre sous forme de rapports transmis par des services étrangers à l'Administration, ou de plaintes émanant des Chambres de commerce ou des particuliers, ou constituer une affaire de service étudiée en premier ressort par l'inspecteur de l'exploitation commerciale compétent.

Les rapports ou les plaintes sont transmis pour instruction à tous les degrés de la hiérarchie, directeur du contrôle commercial, contrôleur général, et inspecteur de l'exploitation qui les renvoie en remontant la même filière au Ministre qui statue.

Les affaires de service étudiées au 1er degré par l'inspecteur qui a soulevé la question *proprio motu* et rédigé un rapport à la suite d'un événement ou de l'observation d'un fait relatif à son service sont déjà instruites lorsqu'elles arrivent aux degrés supérieurs de la hiérarchie. Le directeur du contrôle commercial examine l'affaire, fait procéder au besoin à une nouvelle instruction et donne son avis, qu'il adresse ensuite au Ministre avec le dossier de l'affaire. Ce dernier statue.

**Comités et assemblées générales.** — Aux termes de l'article 4 du décret du 11 décembre 1901, le directeur du contrôle commercial fait partie de droit du Comité consultatif des chemins de fer et de la section permanente de ce Comité. Il peut y déléguer les contrôleurs généraux des différents réseaux.

Il peut assister aux séances des comités de réseau ou s'y faire représenter par le contrôleur général.

Il assiste à toutes les séances des Assemblées générales des compagnies de chemins de fer ou s'y fait représenter.

**Tournées.** — Le directeur du contrôle commercial n'est pas astreint à faire des tournées. Cette mission ne rentrerait à aucun titre dans son rôle et, d'ailleurs, la plupart des fonctionnaires du contrôle commercial résident à Paris. Toutefois, en qualité de fonctionnaire du contrôle exerçant son action sur tous les réseaux, il lui est attribué une carte de circulation générale.

Cette facilité de parcours peut lui être nécessaire dans l'exercice de ses attributions, au cas notamment où il aurait à se transporter personnellement sur un point quelconque d'un réseau pour l'étude d'une question importante ou pour conférer avec des assemblées ou syndicats régionaux.

Il va sans dire qu'il pourrait, le cas échéant, profiter de ces déplacements pour visiter les bureaux des quelques inspecteurs de province ou ceux des commissaires de surveillance administrative qui sont, comme l'on sait, placés sous ses ordres, aux termes de l'article 2 du décret du 11 décembre 1901.

## CHAPITRE II

## CONTROLEUR GÉNÉRAL DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER

Le contrôleur général de l'exploitation commerciale[1], qui est chef de service, assure dans le réseau la surveillance générale du service commercial.

Il est chargé, avec le concours des inspecteurs de l'exploitation commerciale, des contrôleurs-comptables et des commissaires de surveillance administrative de l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau.

Il a des attributions par délégation et des attributions propres.

**Attributions par délégation.** — Aux termes de l'article 6 de l'arrêté du 26 octobre 1895, il est délégué, d'une manière permanente[2], par le directeur du contrôle[3] pour traiter et transmettre directement au Ministre les affaires ci-après :

[1] Créés par le décret du 30 mai 1895, les contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale, ont recueilli la plupart des attributions que l'arrêté du 20 mai 1893 (art. 5) avait confiées aux ingénieurs en chef du contrôle central supprimés par le décret précité.

[2] Cette délégation cesserait d'avoir son effet dans le cas où, l'affaire intéressant plusieurs services, les chefs de service ne se seraient pas mis d'accord (Arrêté du 26 octobre 1895, art. 3, § 3).

Le 5 de chaque mois, le contrôleur général adresse aux directeurs des contrôles technique et commercial des états sommaires des affaires qu'il a traitées par délégation dans le mois précédent.

[3] Depuis le décret du 11 décembre 1901, le contrôleur général doit être considéré comme délégué par le directeur du contrôle commercial pour les affaires citées au texte sous les paragraphes *a*, *b* et *e* (Voir p. 98).

*a*) Additions de parcours dans les tarifs de billets d'aller et retour, de bains de mer, d'excursion, etc., lorsque les conditions d'application de ces tarifs ne sont pas modifiées ;

*b*) Traités de correspondance, de réexpédition, de factage, de camionnage, d'omnibus, etc. ;

*c*) Police des gares et cours de gares, autorisation de vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers, établissement des buffets ou autres industries dans les stations [1] ;

*d*) Pétitions ou propositions relatives à des changements de dénomination de gares et haltes ;

*e*) Réclamations et plaintes des particuliers au sujet des avaries, retards, détaxes, etc., du service des agents et correspondants de la compagnie au point de vue commercial.

**Attributions propres.** — Il est chargé, en vertu de ses pouvoirs propres, de traiter et de transmettre au Ministre par l'intermédiaire du directeur du contrôle commercial et, avec son avis, les affaires ci-après :

1° Tarifs [2] et frais accessoires ; vœux et réclamations y relatifs ;

2° Questions économiques et commerciales intéressant le réseau, le trafic international ou la concurrence des autres voies de transport ;

3° Traités de répartition de trafic ;

4° Questions de publicité ;

[1] Circulaire ministérielle du 15 octobre 1881.

[2] Les ingénieurs en chef des services de port de mer sont consultés sur les tarifs commerciaux qui intéressent les transports à destination ou en provenance des ports dépendant de leur service : ceux des services de navigation, sur les tarifs qui peuvent être de nature à influer sur le trafic des voies navigables situées dans leur circonscription, et ceux des mines chargés d'un arrondissement de service ordinaire, sur les tarifs qu intéressent le transport des produits miniers de leur région.

Le directeur du contrôle commercial provoque l'avis de ces divers fonctionnaires. Le contrôleur général de chaque réseau résume ensuite l'instruction dans un rapport ou avis d'ensemble qu'il transmet, avec le dossier de l'affaire, au directeur du contrôle commercial.

5° Questions de délivrance et d'utilisation des permis de circulation, des bons de réduction ;

6° Marche des trains au point de vue commercial ;

7° Demandes de modifications aux dispositions des gares en ce qui concerne le service commercial.

Ainsi que les divers chefs de service du contrôle, le contrôleur général prépare les feuilles signalétiques du personnel placé sous ses ordres et les propositions à faire en sa faveur. Il les transmet au directeur du contrôle commercial, ainsi que les propositions d'indemnités d'intérim, les demandes de congé, de secours, etc.

Il est chargé, enfin, de la vérification des frais de déplacement et de tournées des inspecteurs de l'exploitation et des commissaires de surveillance, des frais de repas et de découchers alloués à ces derniers et de l'envoi à l'Administration des états qui s'y rapportent.

**Avis et rapports.** — Le contrôleur général donne son avis sur les règlements de la compagnie dont les dispositions se rapportent à des questions de sa compétence.

Il constate le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation, et présente, en fin d'exercice, le rapport annuel sur la gestion financière et commerciale du réseau.

Il est chargé de l'examen des budgets de la compagnie et de la vérification de la comptabilité ne rentrant pas dans les attributions des autres services du contrôle ; il donne son avis sur les émissions d'obligations et sur les questions de garantie d'intérêt et de partage des bénéfices avec l'État.

**Entrée au Comité consultatif des chemins de fer.** — Il peut être convoqué ou demander à être entendu par le Comité consultatif des chemins de fer pour les affaires de son service[1]. Il peut y être délégué par le directeur du contrôle commercial.

[1] Le contrôleur général fait partie du Comité de réseau (Voir p. 71).

**Rapports avec les chefs de service de la compagnie.** — Le contrôleur général traite directement avec les chefs de service de la compagnie toutes les affaires qui n'exigent pas l'intervention personnelle du directeur du contrôle commercial auprès du directeur de la compagnie.

**Rapports avec les préfets.** — Il traite et renvoie aux préfets[1] les affaires de son service sur lesquelles ces magistrats sont appelés à statuer, aux termes de la loi du 15 juillet 1845 et des règlements en vigueur, notamment les affaires relatives à la police des cours des gares, aux demandes d'installations d'industries diverses dans les gares, etc.

[1] Arrêté du 26 octobre 1895, art. 11.

## CHAPITRE III

## INSPECTEURS PRINCIPAUX ET PARTICULIERS DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER

Les inspecteurs de l'exploitation commerciale [1] placés à la fois sous l'autorité des directeurs du contrôle technique et du contrôle commercial exercent, sous les ordres directs du contrôleur général la surveillance de l'exploitation commerciale.

Ils sont divisés en inspecteurs principaux et en inspecteurs particuliers [2].

**Répartition dans les services.** — Le contrôle de l'exploitation commerciale de chaque réseau comprend un inspecteur principal et des inspecteurs particuliers dont le nombre varie entre 3 et 5, suivant les besoins du service et d'après les crédits ouverts.

Les inspecteurs principaux sont chargés, comme les inspecteurs particuliers, d'un arrondissement d'inspection. Les attributions des uns et des autres sont identiques, si ce n'est que les inspecteurs principaux ont pour mission de traiter, en sus des affaires de leur circonscription, les ques-

[1] Aux termes d'un arrêté ministériel en date du 20 mars 1848, les inspecteurs principaux et particuliers de l'exploitation commerciale ont remplacé les commissaires royaux institués par l'ordonnance du 15 novembre 1846.

[2] Le personnel des inspecteurs particuliers a été divisé en deux classes par le décret du 30 mai 1895.

Les inspecteurs particuliers ne sont pas sous les ordres des inspecteurs principaux. A part l'ancienneté ils sont, les uns et les autres, sur un pied de parfaite égalité dans le service.

tions d'ordre général relatives au contrôle du réseau auquel ils sont attachés.

**Attributions.** — Les attributions principales de ces fonctionnaires s'exercent par des rapports qu'ils adressent au contrôleur général de l'exploitation commerciale. Ces rapports sont motivés par les constatations qu'ils ont faites eux-mêmes au cours de leurs tournées ou basés sur les constatations relatées dans les rapports qui leur sont adressés par les commissaires de surveillance placés sous leurs ordres.

Les inspecteurs de l'exploitation sont spécialement chargés :

1° D'examiner les propositions des compagnies touchant les tarifs et les taxes accessoires, ainsi que les conventions conclues entre les compagnies, les entrepreneurs de transports et les propriétaires d'embranchements particuliers ;

2° De constater le mouvement de la circulation, la situation du trafic, les dépenses et les recettes de l'exploitation ;

3° De donner leur avis sur l'organisation du service des trains au point de vue commercial, et sur les règlements des compagnies, dont les dispositions se rapportent à des objets placés dans leurs attributions.

Ils adressent au contrôleur général leurs rapports sur les propositions des compagnies tendant à l'application des traités de factage, camionnage, correspondance et réexpédition. Le contrôleur général les transmet avec son avis à l'Administration supérieure, qui statue.

Ils notifient à la compagnie les arrêtés pris par les préfets pour publier les tarifs homologués et visent les feuilles imprimées contenant ces tarifs.

Ils donnent leur avis et procèdent aux enquêtes sur les affaires au sujet desquelles les préfets ou les parquets les consultent, relativement à la police des gares et des cours des gares, telles que :

*a*) Autorisation de vente de livres, journaux, comestibles, objets divers, etc. ;

*b*) Établissement de buffets et autres industries dans les stations[1];

*c*) Circulation sur les quais des gares;

*e*) Stationnement des voitures.

Ils sont chargés, en outre :

1° De l'étude des traités relatifs aux embranchements particuliers, en ce qui a trait aux taxes à percevoir;

2° En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local et les tramways : *a*) de l'examen des lignes projetées au point de vue de la concurrence avec les lignes existantes et des détournements possibles du trafic; *b*) de l'instruction des tarifs dans les cas prévus par les articles 5 et 33 de la loi du 11 juin 1880;

3° De l'étude des questions de publicité, de délivrance et d'utilisation des permis de circulation, des bons de réduction et des billets de place;

4° De l'étude et de l'application des tarifs et des frais accessoires;

5° De l'étude de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, le trafic international ou la concurrence des autres voies de transport;

6° De l'examen des traités de répartition de trafic et des traités passés avec les correspondants de chemins de fer;

7° De l'instruction des délits de droit commun qui leur sont signalés par les commissaires de surveillance ou les compagnies, tels que : vols, fraudes, voyageurs sans billet, prolongements de parcours, fausses déclarations de marchandises.

Ils informent le contrôleur général des suites judiciaires intervenues sur les procès-verbaux dressés dans ces divers cas et lui adressent des propositions sur la suite à donner aux recours en grâce formés par les délinquants;

8° De donner leur avis :

*a*) Sur les plaintes formées au sujet des avaries, retards, détaxes, etc., du service des agents et correspondants de la compagnie, au point de vue commercial;

[1] Ordonnance du 15 novembre 1846 modifiée, art. 66.

*b*) Sur les demandes de haltes ou de gares; de changement de dénomination des gares et haltes;

*c*) Sur les modifications aux dispositions des gares intéressant le service commercial;

*d*) Sur les modifications des tarifs et de la nature du trafic accepté dans les gares;

9° De transmettre par la voie hiérarchique, avec leur avis, les plaintes qui pourraient être formées contre les commissaires de surveillance.

En fin d'année, ils concourent à la rédaction des feuilles signalétiques des commissaires de surveillance placés sous leurs ordres et arrêtent avec les ingénieurs ordinaires, en conférence au premier degré, les propositions d'avancement en faveur de ces mêmes agents.

**Rapports avec les commissaires de surveillance administrative.** — Les commissaires de surveillance servent d'auxiliaires aux inspecteurs de l'exploitation pour l'accomplissement de leurs fonctions.

Sur l'ordre des inspecteurs, ils procèdent aux enquêtes et instructions relatives aux affaires commerciales.

Ils transmettent aux inspecteurs les procès-verbaux de constatation d'affichage des propositions de tarifs et les procès-verbaux constatant les infractions commises par les voyageurs et les expéditeurs.

Ils leur signalent les délits de droit commun. En cas de vol, ils leur adressent un simple rapport; en cas de délit d'injures, rébellion vis-à-vis des agents des compagnies, etc., ils leur transmettent le procès-verbal de constatation.

Ils les tiennent enfin au courant de tous les faits relatifs au contrôle de l'exploitation commerciale.

# LIVRE IV

# CONTROLE TECHNIQUE & COMMERCIAL POLICE

## CHAPITRE I

## COMMISSAIRES DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE

### SECTION I

### GÉNÉRALITÉS

Les commissaires de surveillance administrative[1], qui sont affectés aux principales gares de chaque réseau, ont des attributions multiples et diverses, car leur rôle s'étend aux trois branches maîtresses du contrôle : voie et bâtiments, exploitation technique, exploitation commerciale.

Placés en contact immédiat et journalier avec le public et les compagnies, appelés au besoin à concilier les droits de l'un avec les devoirs des autres, leur mission principale consiste à veiller à la stricte observation des lois et règlements concernant les chemins de fer, à constater par des procès-verbaux les infractions qui peuvent y être commises, à en

[1] Les commissaires de surveillance administrative ont été créés par un arrêté du Gouvernement en date du 29 juillet 1848, qui supprimait les commissaires spéciaux de police et agents de surveillance prévus dans l'ordonnance du 15 novembre 1846. L'arrête du 29 juillet 1848 avait institué, en même temps que les commissaires de surveillance, des sous-commissaires, mais ces derniers furent supprimés par un décret du 22 juin 1855 et nommés à ce moment commissaires de surveillance de 4e classe.

saisir la justice, s'il y a lieu, et à en rendre compte à leurs chefs.

On peut dire qu'ils forment comme les tentacules du corps du contrôle auquel ils transmettent les sensations qui lui permettront, au moment voulu, d'enserrer les compagnies dans le cercle étroit du règlement, tant dans l'intérêt propre de ces dernières que dans celui du public.

Les attributions des commissaires peuvent se diviser en attributions générales et en attributions spéciales; mais, avant de les examiner en détail, il importe de dire ici quelques mots sur la formalité de l'assermentation, sans l'accomplissement de laquelle ces fonctionnaires n'auraient aucune qualité pour exercer le rôle d'officier de police judiciaire que leur a conféré l'article 3 de la loi du 27 février 1850, en vue d'assurer la répression des crimes et délits commis dans l'enceinte des chemins de fer et des infractions aux lois et règlements relatifs à l'exploitation.

**Assermentation**[1]. — En entrant en fonctions, le commissaire de surveillance doit immédiatement prêter serment devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de sa résidence.

Les procès-verbaux qu'il dresserait avant l'accomplissement de cette formalité seraient frappés de nullité.

En cas de changement de résidence, le commissaire de surveillance n'a pas à prêter un nouveau serment; mais, s'il change de réseau, il est tenu de faire transcrire et viser l'acte de prestation de serment au greffe du tribunal de première instance auquel ressortit sa nouvelle résidence. Cette formalité est indispensable pour la validité des procès-verbaux.

La prestation de serment des commissaires de surveillance donne ouverture au droit d'enregistrement de 4 fr. 50, plus les décimes[2].

La transcription de l'acte ne donne lieu à aucun droit d'enregistrement; l'agent n'a à acquitter que les frais de timbre.

[1] Circulaires ministérielles des 12 novembre 1846 et 5 février 1851.
[2] Loi du 28 avril 1893, art. 26.

**Attributions générales**[1]. — Les commissaires de surveillance doivent se tenir d'une manière à peu près permanente dans la gare de leur résidence; y assurer le maintien du bon ordre, ainsi que dans les cours et leurs abords, dans les salles d'attente et sur les quais; constater les irrégularités d'exploitation et recevoir les réclamations que le public peut avoir à formuler relativement au service des agents de la compagnie, à la marche des trains, à l'état du matériel, à la perception des tarifs, au service des passages à niveau[2], etc.

Ils doivent être présents au passage des trains de troupe[3].

Indépendamment de ce service sédentaire, ils sont chargés de la surveillance d'une circonscription[4] en ce qui concerne :

1° L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques et particulières dans les cours dépendant des stations[5] ;

2° L'admission du public dans les salles d'attente et sur les quais d'embarquement[6] ;

3° La manœuvre des aiguilles, la garde et l'éclairage des passages à niveau; la présence des agents préposés à la

[1] Voir notamment : circulaires des 15 avril 1850, 15 octobre 1881 et 16 mai 1887.

[2] Circulaire du 21 octobre 1848.

[3] Circulaire du 26 juin 1875.

[4] Lorsque la circonscription comporte une ou plusieurs gares communes à deux réseaux, la répartition des attributions de chacun des commissaires ayant la gare commune dans sa circonscription est déterminée par la circulaire du 9 mars 1894.

[5] Aux termes de la circulaire du 4 juillet 1881, les contraventions à la police des cours des gares (emplacements assignés aux différentes voitures) sont du ressort des commissaires de surveillance administrative; mais la police locale n'en doit pas moins intervenir dans le cas où les mesures prises par ces fonctionnaires occasionneraient des cris, injures, rixes ou autres délits qui doivent être poursuivis ou réprimés. Quant à la répression de la mendicité et des sollicitations importunes dans les cours des gares, elle rentre exclusivement dans les attributions de la police locale.

Cette circulaire du 4 juillet 1881 a été confirmée et interprétée par deux circulaires postérieures en date des 24 février et 27 décembre 1894.

[6] Circulaire du 30 janvier 1856.

surveillance des voies; l'éclairage des stations et de leurs abords;

4° Les mesures d'ordre relatives aux machines et voitures;

5° La composition, le départ, l'arrivée et le stationnement des convois; la tenue des registres des retards;

6° Les mesures d'ordre relatives à l'admission des voyageurs dans les voitures;

7° L'exécution des signaux;

8° La présence des machines de réserve et des wagons de secours aux lieux désignés à cet effet;

9° L'apposition, dans chaque station, des affiches et tableaux indiquant les heures de départ et d'arrivée et des affiches annonçant les retards des trains[1];

10° La perception des taxes; l'apposition des tableaux indiquant les taxes approuvées; l'enregistrement et l'expédition des marchandises, la tenue des registres qui sont prescrits à cet effet;

11° L'entretien, aux stations désignées et dans les trains de voyageurs, des médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident;

12° La désinfection des wagons ayant servi au transport des bestiaux[2];

13° L'expédition des plants de vigne provenant des départements phylloxérés;

14° Les services de correspondance, de réexpédition de grande et de petite vitesse, de factage et de camionnage.

**Plaintes contre la compagnie ou ses agents.** — Ils sont chargés de recueillir et d'instruire les plaintes formulées par les voyageurs, expéditeurs ou destinataires, soit qu'elles leur aient été adressées directement sous forme de lettres, soit qu'elles aient été consignées sur les registres dont l'article 72 de l'ordonnance de 1846[3] a prescrit le dépôt

[1] Circulaires des 21 octobre 1848, 15 avril 1850 et 5 juin 1866; arrêté du 27 octobre 1877; circulaires des 15 octobre 1881 et 16 mai 1887.

[2] Arrêté du 1er avril 1898; circulaire ministérielle du 22 décembre 1899.

[3] Modifiée par le décret du 1er mars 1901.

dans chacune des stations de voyageurs et même dans les gares[1] de marchandises éloignées de ces dernières.

Ces registres doivent être présentés à toute réquisition, et le refus de se conformer à cette disposition de l'ordonnance constituerait une contravention[2] pour laquelle les commissaires de surveillance auraient à verbaliser[3].

**Instruction des plaintes.** — Que la plainte soit relative au service technique ou au service commercial, l'instruction s'en fait de la même façon.

Dès que la plainte a été inscrite sur le registre par le plaignant[4], le commissaire de surveillance qui, aux termes de l'article 72 de l'ordonnance de 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, doit en recevoir copie par les soins du chef de gare, la transcrit sur un imprimé spécial et procède à une enquête approfondie auprès de toutes les personnes susceptibles de le renseigner. Il se rend, au besoin, sur les lieux, si ce déplacement lui paraît nécessaire. Le résultat de son enquête est alors consigné dans la colonne de l'imprimé réservée aux observations[5].

[1] Circulaire du 10 août 1858.

[2] Tribunal de Fontainebleau, 2 avril 1859. — Cité par M. Picard, *Traité des Chemins de fer*, t. III, p. 703.

[3] Circulaire ministérielle du 18 juin 1866.

[4] Les commissaires étaient avertis autrefois du dépôt des plaintes sur le registre par un avis du chef de gare. Aux termes de la circulaire du 26 décembre 1899, confirmée par l'article 72 du décret du 1er mars 1901, les chefs de gare ne doivent plus aujourd'hui se contenter d'envoyer un simple avis aux commissaires ; ils sont tenus de leur adresser une copie textuelle de la plainte. Cette disposition nouvelle a été prise en vue de hâter l'instruction et d'éviter les lenteurs qui résultaient de l'ancienne façon de procéder. En effet, les commissaires hésitaient souvent à se déplacer uniquement pour aller prendre copie d'une plainte dans une gare éloignée, dès qu'elle leur était signalée par le chef de gare ; ils attendaient alors le moment d'une de leurs tournées, et il s'écoulait parfois un temps assez long entre le dépôt de la réclamation et le moment où elle était recueillie. Cette perte de temps ne se produit plus aujourd'hui, puisque les commissaires n'ont plus à se rendre dans la gare où la plainte a été déposée que pour y procéder à l'enquête, et dans le cas seulement où ce transport sur les lieux est reconnu nécessaire.

[5] Dans certains services de contrôle, les commissaires se

Si, au cours de l'enquête et comme cela se produit souvent, la compagnie a d'elle-même modifié l'état de choses signalé dans la réclamation ou puni l'agent visé dans la plainte, le commissaire le fait connaître dans son rapport et transmet le dossier de l'affaire à son chef de service.

Le service du contrôle complète au besoin l'enquête et l'ingénieur en chef ou le contrôleur général, après avoir, selon l'usage, pris l'avis de la compagnie au sujet de la plainte, statue définitivement sur la suite à donner[1].

Le résultat final de l'enquête est alors communiqué au commissaire qui le transcrit[2], en regard de chaque plainte ou réclamation sur le registre où elles ont été déposées.

Aux termes de la circulaire du 22 septembre 1899, la transcription doit être faite, au plus tard, dans le délai d'un mois après le dépôt de la plainte.

Si le plaignant a formulé sa réclamation sur le registre d'une gare autre que celle qui dessert le lieu de son domicile[3], le commissaire de la gare du dépôt de la plainte envoie le dossier définitif[4] à celui de ses collègues dans la circonscription duquel se trouve la gare du domicile du réclamant.

Ce commissaire transcrit alors sur le registre de cette gare

bornent à relater le résultat de leur enquête sans faire connaître leur avis sur la suite à réserver à la plainte, laissant au chef de service compétent (ingénieur ou inspecteur de l'exploitation suivant la nature de la plainte) le soin de formuler un avis définitif.

[1] Si la plainte est susceptible d'entraîner une modification dans l'organisation des services de l'exploitation, elle fait alors l'objet d'un rapport spécial au directeur du contrôle technique ou commercial, suivant le cas, qui la transmet à l'Administration supérieure. Celle-ci statue en dernier ressort et prend ou provoque les mesures nécessaires pour modifier l'état de choses signalé comme défectueux (Circulaire du 16 juillet 1894).

[2] Circulaires ministérielles des 16 juillet 1894 et 22 septembre 1899.

[3] Dans le cas où la gare du dépôt de la plainte et celle qui dessert le lieu du domicile du plaignant ne se trouvent pas sur le même réseau, la transmission du dossier définitif se fait de chef de service à chef de service, au lieu de se faire directement de commissaire à commissaire.

[4] Le dossier définitif contient la copie *in extenso* de la plainte et le résultat de l'enquête aux divers degrés de l'instruction.

un extrait sommaire de la plainte et, en regard, la suite qui y a été donnée.

Exemple :

| | |
|---|---|
| Plainte déposée le par Mr X demeurant à contre l'agent Z. | L'agent Z a été réprimandé. |

La circulaire du 22 septembre 1899 a, d'ailleurs, prescrit l'affichage dans les gares d'un avis destiné à faire connaître la marche suivie par l'instruction des plaintes, et on peut dire que le public a aujourd'hui en mains toutes facilités, non seulement pour faire valoir ses droits, mais encore pour s'assurer du soin avec lequel ses réclamations sont examinées.

**Arrêtés préfectoraux.** — Les commissaires sont chargés de veiller, d'une manière générale, à l'exécution des arrêtés pris par les préfets pour assurer la police des chemins de fer.

Ils transmettent, en outre, aux compagnies, les arrêtés des préfets autorisant leurs agents à prêter serment.

**Contraventions diverses.** — Ils constatent par des procès-verbaux les contraventions commises, soit par les tiers, soit par les compagnies, aux règlements de toute nature sur les chemins de fer et, plus particulièrement, les contraventions qui ne sont pas spécialement de la compétence des conducteurs des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines, par exemple celles qui concernent les prescriptions relatives à la police des cours des gares et stations, à la composition et au mouvement des trains, à la perception des taxes, aux mesures d'ordre et de police concernant les fumeurs, etc.

**Crimes et délits.** — En cas de crime ou de délit commis dans l'enceinte du chemin de fer ou dans ses dépendances, ils dressent procès-verbal contre les auteurs présumés et, en cas de flagrant délit, procèdent à leur arrestation ; il en

est de même dans le cas d'une tentative d'acte de malveillance, lors même qu'elle n'est pas suivie d'effet[1].

**Suites judiciaires données aux procès-verbaux.** — Ils ont à s'informer auprès des parquets des décisions judiciaires intervenues sur les procès-verbaux dressés tant par eux-mêmes que par les agents assermentés des compagnies.

**Copie des arrêts et jugements rendus sur les procès-verbaux.** — Sur l'ordre du chef de service compétent, les commissaires ont à prendre copie des arrêts et jugements rendus sur les procès-verbaux dressés par les agents du contrôle ou des compagnies. Ces copies sont prises sans frais.

**Retards des trains**[2]. — Ils veillent à ce que les retards de trains soient annoncés par affiches placardées dans les gares.

**Inspection des boîtes et appareils de secours.** — Chaque semestre[3], les commissaires de surveillance, assistés du médecin de la compagnie, doivent procéder, dans leurs circonscriptions respectives, à une visite minutieuse des boîtes et appareils de secours déposés dans les gares et dans les trains.

Aux termes de la circulaire du 28 septembre 1892, les pro-

[1] Circulaire du 15 avril 1850.

[2] Les commissaires de surveillance attachés aux grandes gares de Paris doivent adresser chaque jour au Ministre un bulletin faisant connaître les retards de plus de trente minutes à l'arrivée des trains de voyageurs effectuant un parcours de plus de 200 kilomètres et indiquant sommairement les causes de ces retards.

[3] Une circulaire du 28 septembre 1892 obligeait les commissaires à procéder, tous les trois mois, à cette visite, la circulaire du 6 août 1894 ne les astreint qu'à une visite semestrielle. Cette décision a été prise à la suite de constatations ayant démontré que les compagnies s'étaient conformées aux dispositions de la circulaire du 14 décembre 1889, qui a réglé à nouveau la composition des boîtes de secours et des caisses à amputation.

Cette dernière circulaire a, d'ailleurs, été modifiée par une circulaire du 22 novembre 1898, qui a supprimé les caisses à amputation et changé la composition des boîtes de secours.

cès-verbaux constatant les visites faites par les commissaires de surveillance devaient être transmis à l'Administration supérieure par le directeur du contrôle, avec son avis.

Par mesure de simplification, le Ministre a décidé, dans une circulaire du 7 décembre 1892, que ces procès-verbaux seraient centralisés dans les bureaux de l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique, qui, le cas échéant, signale à la compagnie les objets détériorés, les manquants, et envoie au directeur du contrôle, chaque semestre, pour tout le réseau, un état récapitulatif dans lequel il lui fait connaître la suite que la compagnie a donnée à sa communication.

S'il y a lieu, le directeur du contrôle transmet cet état au Ministre, avec ses observations et propositions [1].

[1] Circulaire du 7 décembre 1892.

## SECTION II

### ROLE DES COMMISSAIRES EN CAS D'ACCIDENT ET RÈGLES A SUIVRE POUR L'INSTRUCTION DES ACCIDENTS

On sait que la circulaire du 15 mars 1901 [1], relative à l'instruction et à la statistique des accidents de chemins de fer, a établi une nouvelle classification des accidents qui sont répartis entre les deux tableaux A et B [2].

Le tableau A comprend :

1° Les accidents de train et de matériel survenus sur les voies principales, lorsqu'il y aura eu :

*a*) Mort d'homme, ou blessures quelle qu'en soit la gravité;

*b*) Des avaries nécessitant le renvoi du matériel aux ateliers de grosses réparations;

*c*) Un incendie dans un train transportant des voyageurs;

2° Les accidents provenant d'autres faits d'exploitation proprement dite, lorsqu'ils auront occasionné des blessures entraînant une incapacité de travail de plus de vingt jours;

3° Les inondations, éboulements, amoncellements de neige

[1] La circulaire du 15 mars 1901, qui annule et remplace toutes les circulaires antérieures relatives à l'instruction des accidents, n'abroge ces circulaires que sur les points concernant l'instruction purement administrative des accidents. Leurs dispositions relatives à l'instruction judiciaire des accidents et aux rapports des commissaires avec les parquets dans ces circonstances restent intactes. Il n'est donc pas sans intérêt de citer ici les plus importantes de ces circulaires. Ce sont les suivantes : Circulaires des 5 novembre 1852, 8 décembre 1852, 25 novembre 1853 (deux circulaires de la même date), 20 mars 1855, 30 janvier 1860, 15 octobre 1864, 15 octobre 1881, 16 mai 1887, 12 octobre 1899 et 16 juin 1900.

[2] Voir circulaire du 8 septembre 1880.

ou autres incidents ayant interrompu, pendant six heures au moins, la circulation.

Le tableau B comprend :

1° Les accidents de train et de matériel survenus sur les voies principales, lorsque leurs conséquences ne sont pas de celles spécifiées au paragraphe 1er de l'état A;

2° Les accidents provenant d'autres faits d'exploitation proprement dite, qui n'auront pas occasionné de blessures entraînant une incapacité de travail de plus de vingt jours;

3° Les inondations, éboulements, amoncellements de neige et autres incidents ayant interrompu pendant moins de six heures ou seulement retardé la marche des trains;

4° Les accidents étrangers à l'exploitation proprement dite, quoique se rattachant au service du chemin de fer, quelles qu'en aient été les conséquences, tant à l'égard des personnes que des choses;

5° Les incendies occasionnés par les locomotives dans les propriétés voisines ou dans les dépendances du chemin de fer.

Tous les autres accidents survenus dans l'enceinte du chemin de fer, mais non par le fait de l'exploitation, tels que morts naturelles, suicides, chutes, accidents d'ateliers, de dépôts, de cours, etc., ne figurent ni dans l'un ni dans l'autre des tableaux A et B.

Ceci posé, quel est le rôle des commissaires lorsqu'un accident leur est signalé et quelles sont les règles que le service du contrôle doit observer pour en faire l'instruction?

## § 1. — Accidents du tableau A

**Rôle des commissaires.** — S'il s'agit d'un accident de train ou de matériel survenu sur une voie principale, d'inondation, éboulement, etc. (§ 1 et 3), les commissaires se transportent immédiatement sur les lieux, après en avoir donné avis, par dépêche télégraphique, aux ingénieurs ordinaires, aux ingénieurs en chef, au directeur du contrôle, au

préfet, au Ministre des Travaux publics et enfin au procureur de la République[1].

S'il y a eu mort ou blessures, les commissaires doivent, en outre, aussitôt après leur arrivée sur le théâtre de l'accident, et dans le cas seulement où ils y parviennent avant les ingénieurs du contrôle, envoyer immédiatement au Ministre une seconde dépêche, complétant celle envoyée au moment de leur départ et faisant connaître la nature, la cause apparente de l'accident ainsi que le nombre des victimes.

Une fois ces communications faites, les commissaires procèdent à une enquête minutieuse et dressent procès-verbal pour les accidents de train ou de matériel ayant occasionné mort d'hommes ou blessures (§ 1, *a*), les avaries et les incendies (§ 1, *b* et *c*), quand il y aura contravention aux règlements, les accidents provenant d'autres faits d'exploitation et ayant occasionné une incapacité de travail de plus de vingt jours (§ 2).

Pour tous les autres accidents du tableau A, les commissaires rédigent un simple rapport spécial.

**Instruction par les ingénieurs.** — Lorsque l'accident survenu est de la nature de ceux prévus au tableau A, § 1, *a*, *b*, *c*, ou § 3, inondations, éboulements, etc. (quand ces derniers ont fait l'objet d'un procès-verbal), l'ingénieur ordinaire rédige un rapport[2] complétant le procès-verbal du commissaire.

Ce rapport doit contenir un avis au sujet des poursuites judiciaires à exercer et indiquer les suites administratives que l'affaire peut comporter. Il est envoyé à l'ingénieur en chef en quatre expéditions : une pour l'ingénieur en chef, une pour le directeur du contrôle, une pour l'Administration supérieure, la quatrième destinée au parquet et sur

[1] En cas de mort, blessures ou infractions aux règlements (Circulaire du 25 novembre 1853).

[2] Les rapports sur les procès-verbaux de contraventions doivent être rédigés d'après les mêmes règles que ceux sur les accidents de personnes et aussi simplement que possible (Circulaire du 15 mars 1901).

laquelle ne doivent pas figurer les propositions administratives, attendu qu'elles peuvent être arrêtées à une époque ultérieure.

Lorsque l'accident est de la nature de ceux prévus au tableau A, § 2, accidents d'exploitation ayant entraîné une incapacité de travail de plus de vingt jours, qui sont toujours constatés par un procès-verbal, l'ingénieur ordinaire ne doit rédiger un rapport complet que si l'accident lui paraît comporter des suites administratives; il l'adresse alors à l'ingénieur en chef en trois expéditions, dont l'une, destinée au parquet, ne doit pas contenir les propositions administratives.

Dans tous les autres cas, il envoie seulement à l'ingénieur en chef, en double expédition, un rapport sommaire destiné au parquet, sauf à le compléter et à en fournir une troisième expédition, si l'ingénieur en chef jugeant, au contraire, que l'accident doit avoir une suite administrative [1], le lui demandait.

Lorsque l'accident n'a donné lieu qu'à un simple rapport spécial du commissaire, l'ingénieur ordinaire ne doit produire qu'un rapport administratif, en double expédition, sauf à l'ingénieur en chef à en réclamer une troisième, s'il le jugeait utile.

## § 2. — Accidents du tableau B

**Rôle des commissaires.** — Tous les accidents du tableau B ne donnent lieu qu'à un rapport spécial du commissaire de surveillance, à moins qu'il n'y ait à relever des contraventions aux règlements, lesquelles devront toujours être constatées par un procès-verbal.

**Instruction par les ingénieurs.** — Si l'accident n'a pas

[1] Par dérogation aux dispositions de l'arrêté du 26 octobre 1895, le directeur du contrôle décide, dans chaque cas, si cette suite peut être donnée par lui-même ou doit être proposée à l'Administration supérieure.

motivé de procès-verbal et ne paraît pas comporter de suite administrative, l'affaire est simplement classée par l'ingénieur ordinaire.

Dans le cas contraire, il est procédé comme pour les accidents du tableau A, § 2.

**Accidents d'ateliers, dépôts, etc.** — Les accidents survenus dans les ateliers, dépôts, etc., doivent être instruits comme les accidents du § 2 du tableau A, ou comme les accidents du tableau B, suivant que l'incapacité de travail en résultant a été de plus ou de moins de vingt jours.

Toutefois les résultats de l'instruction ne sont communiqués par les ingénieurs en chef aux procureurs de la République que sur la demande spéciale de ces magistrats.

Il est bien entendu qu'indépendamment des prescriptions ci-dessus édictées, il y a lieu, en cas d'accident, à application des dispositions de la loi du 9 avril 1898, concernant les accidents du travail.

**Modifications apportées à l'instruction des accidents par la nouvelle réglementation.** — En résumé, l'une des principales réformes apportées à l'instruction des accidents par la circulaire du 15 mars 1901 consiste à ne plus dresser de procès-verbaux pour les accidents d'exploitation (autres que les accidents de trains ou de matériel), quand l'incapacité de travail en résultant n'excédera pas vingt jours. Mais il est bien entendu que le retard apporté à la rédaction des procès-verbaux, dans ces cas déterminés, ne devra, en aucune façon, nuire à l'instruction et que le commissaire de surveillance procédera toujours, au moment de l'accident, à une enquête minutieuse pour rédiger le rapport qu'il aura à envoyer à l'ingénieur ordinaire et réunira les éléments nécessaires à la rédaction d'un procès-verbal, si l'incapacité de travail dépasse vingt jours.

Une autre simplification de détail a été aussi réalisée par la circulaire du 15 mars 1901, sans diminuer en rien l'efficacité du contrôle :

Autrefois tous les accidents de personnes donnaient lieu à l'envoi de dépêches télégraphiques, par le commissaire de surveil-

lance, au Ministre, au préfet, au directeur du contrôle, etc. Ces dépêches indispensables pour les accidents de trains, qui peuvent exiger un transport immédiat sur les lieux, sont sans utilité pour les accidents survenus dans les manœuvres, comme pour ceux qui sont étrangers à l'exploitation proprement dite. Sans doute, il importe que ces accidents soient instruits en vertu de l'article 55 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, et que, par conséquent, avis en soit donné au commissaire de surveillance. Mais il suffira que celui-ci en rende immédiatement compte à ses chefs par un rapport très sommaire. On évitera ainsi de noyer les dépêches signalant des accidents réels dans une quantité de télégrammes inutiles, et on répondra au vœu, souvent émis par l'Administration des postes et des télégraphes, de réduire autant que possible les transmissions télégraphiques.

D'autre part, les rapports concernant les accidents du tableau B et les accidents individuels du tableau A, sauf quand ils contiendront des propositions administratives sur lesquelles le directeur du contrôle ne croirait pas devoir statuer directement, ne seront plus envoyés à l'Administration supérieure. Ce n'est que dans le cas où l'accident soulèverait une question de doctrine, d'interprétation de règlements, ou bien que les ingénieurs divergeraient d'opinion, ou enfin que le Ministre le demanderait, que les rapports du contrôle lui seraient envoyés.

Le rapport sur ces accidents à envoyer au parquet pourra être rédigé d'une manière très concise, car il n'est, en général, que la paraphrase du procès-verbal du commissaire où sont relatées les circonstances de l'accident et les témoignages, et qui suffit, dans la grande majorité des cas, pour en faire ressortir les causes ainsi que les responsabilités.

**Rôle complémentaire des commissaires en cas d'accident.** — En outre des attributions ci-dessus, les commissaires de surveillance sont chargés, en cas d'accident, de veiller à ce que, conformément à l'article 55 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, les agents des compagnies préviennent immédiatement les autorités (Ministre, préfet, etc.) des accidents présentant une certaine gravité, qui surviennent sur les chemins de fer[1] et doivent constater avec le plus grand soin les infractions aux dispositions dudit article, afin que la répression en soit poursuivie devant les tribunaux[2].

[1] Circulaire du 5 novembre 1852.

[2] Circulaire du 25 novembre 1853.

Accident, défaut de déclaration. (Cour d'appel de Caen, 3 janvier 1900, Giboulet.)

Aux termes du même article 55, toutes les fois qu'un accident survient sur un chemin de fer[1], le commissaire de surveillance doit lui-même en être avisé[2] immédiatement par la compagnie ou ses agents. Cette prescription de l'ordonnance s'explique d'elle-même; elle a pour but[3] de permettre aux commissaires de surveillance de se rendre sans retard sur le lieu de l'accident, afin d'en constater régulièrement les circonstances et les conséquences, et de leur permettre d'aviser de ces accidents les autorités qu'ils ont à prévenir eux-mêmes.

Or, la mesure prescrite par l'article 55 n'atteindrait qu'incomplètement son but, si le commissaire était obligé d'attendre à la gare de sa résidence la déclaration que doit lui faire le chef de gare et n'était tenu au courant des incidents qui peuvent se produire dans la marche et nécessiter l'appel d'une machine de secours. Il importe, en effet, sur les chemins de fer, que l'action de la justice soit immédiate; que, dans le double intérêt de la sécurité publique et de la compagnie elle-même, la constatation puisse être, pour ainsi dire, instantanée et qu'enfin la répression atteigne les agents qui, par inexécution des règlements, provoquent des accidents quelquefois très graves.

Pour que les commissaires soient mis à même, dans toutes les circonstances, de procéder sur-le-champ à ces constatations, il est dès lors indispensable que ces fonctionnaires soient toujours informés des demandes de secours faites par les trains en détresse et de l'envoi des locomotives, afin qu'ils puissent, le cas échéant, profiter de ce moyen rapide de communication pour se porter sur le lieu de l'accident.

[1] Aux termes de la circulaire du 29 décembre 1860, les commissaires doivent être prévenus toutes les fois qu'un accident quelconque vient à se produire, soit sur la voie, soit dans l'intérieur des gares ou stations, de sorte qu'ils puissent se transporter sur les lieux avant qu'on ait fait disparaître les traces de l'accident, lors même qu'il n'aurait entrainé ni mort, ni blessures.

[2] Circulaires du 25 novembre 1853, 30 octobre 1856, 29 décembre 1860.

[3] Circulaires des 30 octobre 1856 et 29 décembre 1860.

**Prérogatives accordées aux commissaires en cas d'accident.** — Les commissaires de surveillance jouissent, en cas d'accident, d'un certain nombre de prérogatives destinées à faciliter leur mission et dont les principales sont les suivantes :

1° Droit de réquisition d'agents subalternes de la compagnie pour le transport en ville de plis de service relatifs aux accidents, quand les commissaires appelés immédiatement sur les lieux sont empêchés de remettre eux-mêmes aux autorités les avis qu'ils doivent leur faire parvenir [1] ;

2° Droit de réquisition de l'arrêt exceptionnel des trains à une station ou même en pleine voie pour descendre sur le théâtre de l'accident [2];

3° Droit de monter dans les trains de marchandises, les fourgons à bagages [3] et sur les machines [4] pour se rendre également sur le lieu de l'accident;

4° Droit de franchise télégraphique [5] pour prévenir les personnes qu'ils ont à aviser en cas d'accident. La circulaire du 31 janvier 1890 a déterminé le mode de rédaction [6] des télégrammes envoyés dans ces circonstances.

On sait que les commissaires de surveillance n'ont à rendre compte que des accidents qui se produisent dans l'étendue de leur circonscription [6].

[1] Circulaires des 3 septembre et 16 octobre 1856.

[2] Circulaire du 18 février 1868.

[3] Dépêche ministérielle du 15 janvier 1852.

[4] Circulaires du 30 octobre 1856, 29 décembre 1860. Ordonnance du 15 novembre 1846 modifiée, art. 39 (sur réquisition écrite et motivée).

[5] Décision ministérielle du 26 décembre 1854 ; circulaires des 30 janvier 1860, 15 octobre 1864, 11 mai 1878.

Aux termes de la circulaire ministérielle du 24 avril 1896, adressée aux administrateurs des compagnies de chemins de fer, les chefs de gare sont également autorisés à correspondre en franchise avec le Ministre des Travaux publics pour l'aviser des tentatives criminelles commises sur les chemins de fer.

[6] Instruction ministérielle du 27 février 1855.

## SECTION III

## ATTRIBUTIONS SPÉCIALES

### § 1. — Rapports avec les fonctionnaires du contrôle

Les commissaires de surveillance administrative placés sous l'autorité[1] des directeurs du contrôle technique et du contrôle commercial, sont sous les ordres de tous les chefs de service du contrôle, des ingénieurs ordinaires et des inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Ils correspondent avec les uns et les autres pour les parties du service qui concernent spécialement chacun de ces fonctionnaires.

Ils signalent aux ingénieurs et aux inspecteurs de l'exploitation commerciale les faits qui paraissent constituer des infractions aux règlements, aux décisions ministérielles ou aux arrêtés préfectoraux dont ils ont à surveiller l'exécution[2] et, suivant le cas, ils envoient[3], soit aux ingénieurs, soit aux inspecteurs[4], un double des procès-verbaux dressés pour constater les accidents[5], les crimes[6], les délits ou

[1] Arrêtés des 29 juillet 1848, 15 avril 1850 (art. 5); décret du 30 mai 1895 (art. 11).

[2] Circulaire du 16 mai 1887.

[3] Circulaires des 15 avril 1850, 15 février 1881, 16 mai 1887.

[4] S'il s'agit d'une affaire commerciale.

[5] On sait qu'aux termes de la circulaire du 15 mars 1901, certains accidents du tableau A et ceux du tableau B, quand il n'y a pas contravention aux règlements, ne donnent lieu qu'à un simple rapport adressé à l'ingénieur ordinaire.

[6] En cas de tentative criminelle commise sur le chemin de fer, ils en avisent immédiatement l'ingénieur compétent et lui transmettent un double du procès-verbal dressé dans cette circonstance, afin de lui permettre d'adresser le plus tôt possible à l'Administration supérieure, les rapports prescrits par la circulaire du 18 juillet 1887.

les infractions aux règlements. L'original doit être envoyé au procureur de la République.

Ils adressent [1], au contraire, les procès-verbaux relatifs aux contraventions de grande voirie, en double original [2], à l'ingénieur ordinaire de la voie et des bâtiments.

Indépendamment des rapports spéciaux que le service de chaque jour peut exiger, ils envoient, à la fin de chaque mois [3], à l'ingénieur ordinaire, des procès-verbaux [4] de tournées qui servent de base au décompte des frais [5] de repas et de découchers qui leur sont alloués par application du décret du 30 mai 1895.

## § 2. — Rapports avec l'autorité judiciaire

On a vu qu'à leur entrée en fonctions, les commissaires sont tenus de prêter serment devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence [6].

Ils rendent visite, en arrivant à leur résidence, au procureur de la République et à son substitut, ainsi, d'ailleurs, qu'aux membres du tribunal [7].

Aux termes de la loi du 27 février 1850, ils ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte du chemin de fer, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire et sont placés, en cette qualité, sous la surveillance des procureurs de la République, à qui ils doivent envoyer directement les procès-verbaux qu'ils ont à dresser,

[1] Circulaire du 15 avril 1850.

[2] Un des exemplaires est destiné au préfet.

[3] Ces délais varient, suivant les réseaux, de quinze jours à trois mois.

[4] Les rapports décadaires nos 1, 2 et 3, qu'ils devaient, aux termes des circulaires ministérielles des 15 octobre 1881 et 16 mai 1887, adresser tous les dix jours aux ingénieurs et à l'inspecteur particulier pour leur rendre compte, suivant un cadre qui leur était tracé, de la situation de leur service et de leurs tournées, ont été supprimés par la circulaire ministérielle du 23 décembre 1892 et remplacés par le livre-journal.

[5] Ces frais de repas et de découchers sont réglés d'après le tarif fixé par la circulaire ministérielle du 24 mars 1899.

[6] Loi du 15 juillet 1845, art. 23.

[7] Circulaire du 18 août 1857.

sauf toutefois ceux relatifs aux contraventions de grande voirie.

Ils sont aussi chargés de constater, dans les gares où il n'y a pas de commissaire spécial de la police des chemins de fer, et, dans les autres gares, en l'absence de ce fonctionnaire[1], les crimes, délits et contraventions de droit commun, commis dans l'enceinte des chemins de fer et leurs dépendances. Ils ont à rendre compte de cette mission aux magistrats du parquet, qui sont pleinement autorisés à réclamer, dans l'enceinte des chemins de fer, le concours des commissaires de surveillance et qui peuvent, par suite, leur adresser les signalements des individus recherchés par la justice[2].

En l'absence des commissaires spéciaux de la police des chemins de fer, ou en cas de flagrant délit[3], ils procèdent à l'arrestation des auteurs des crimes ou délits de droit commun et des tentatives d'actes de malveillance, lors même que ces tentatives n'auraient pas été suivies d'effet.

Toutefois, comme ils ne sont pas, malgré leur qualité d'officiers de police judiciaire, les auxiliaires de la justice, ils sont tenus de remettre immédiatement les personnes arrêtées entre les mains du commissaire spécial de la police des chemins de fer[4] et, à son défaut, entre les mains des autorités judiciaires locales[5].

En cas d'accident ayant entraîné mort ou blessures, ou en cas d'accidents dus à des infractions aux règlements, ils doivent prévenir immédiatement le procureur de la République[6].

Ils l'avisent également par voie télégraphique, et immédiatement, des tentatives criminelles commises sur les chemins de fer[7].

[1] Circulaire du 1er juin 1855.

[2] Circulaire du 16 octobre 1876.

[3] Ils tiennent le droit d'arrestation, en cas de flagrant délit, de leur caractère d'officiers de police judiciaire.

[4] Circulaire du 10 mars 1857.

[5] Circulaire du 15 avril 1850.

[6] Ce magistrat doit d'ailleurs être avisé directement de l'accident par les soins de la compagnie exploitante (Ordonnance de 1846 modifiée, art. 55.

[7] Aux termes des circulaires des 18 juillet 1887, 3 août 1887 et

En vue d'éviter tout retard dans l'envoi de ces avis à l'autorité judiciaire, qui a à se transporter le plus promptement possible sur les lieux pour commencer l'instruction, les commissaires jouissent, spécialement dans ce cas, de la franchise télégraphique avec les procureurs de la République[1].

## § 3. — Rapports avec l'autorité préfectorale

Lors de leur entrée en fonctions, les commissaires de surveillance doivent se présenter au préfet du département et au sous-préfet de l'arrondissement, dans lequel leur poste se trouve situé.

D'une manière générale, les commissaires de surveillance doivent tenir les préfets au courant de tous les faits et de toutes les circonstances de nature à intéresser le bon ordre et la sécurité publique, leur fournir toutes les indications que ces magistrats peuvent leur demander[2], et tous les renseignements propres à les éclairer sur les faits de l'exploitation[3].

Il ne faut pas oublier, en effet, que les préfets, représentants de l'État, sont les chefs supérieurs du service administratif dans leur département et doivent, en cette qualité, être mis à même d'exercer la part d'action qui leur a été attribuée, notamment en matière de police des chemins de fer[4].

En cas d'accident ayant entraîné mort ou blessures, les

3 novembre 1891, les commissaires de surveillance doivent être avertis, sans le moindre délai et par les soins des agents des compagnies, des tentatives criminelles commises sur les chemins de fer. La compagnie doit, en outre, en prévenir immédiatement, par un avis télégraphique, le procureur de la République de l'arrondissement, le maire de la commune et le Ministre des Travaux publics. Il résulte d'ailleurs de la circulaire du 24 avril 1896 que les chefs de gare jouissent de la franchise télégraphique pour ces sortes de communications.

[1] Circulaire du 30 janvier 1860.

[2] Circulaire du 15 avril 1850.

[3] Circulaire du 13 novembre 1852.

[4] Ordonnance du 15 novembre 1846; arrêté et circulaire du 15 avril 1850.

commissaires de surveillance doivent en avertir le préfet par dépêche télégraphique [1].

Il paraît même utile et convenable qu'ils en préviennent également le sous-préfet [2] (lorsqu'ils sont en résidence au chef-lieu d'arrondissement), dès qu'il s'agit d'un accident présentant quelque gravité.

Si l'accident s'est produit dans le ressort de la préfecture de police, c'est le préfet de police qui doit être avisé, car les attributions conférées aux préfets des départements, en matière de chemin de fer, sont exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort [3].

La circulaire du 16 juin 1900 oblige les commissaires dont les attributions s'étendent sur le département de Seine-et-Oise à aviser télégraphiquement, non seulement le préfet de ce département, mais aussi le préfet de police, de tous les accidents ayant occasionné mort ou blessures, alors même qu'il se seraient produits hors du ressort de la préfecture de police.

On sait, d'ailleurs, que le préfet de police doit être averti, en outre, par le directeur du contrôle, des prévisions d'affluence extraordinaire de voyageurs, assez à temps pour pouvoir ordonner, de concert avec le service du contrôle et les compagnies, toutes les mesures de précaution nécessaires au maintien du bon ordre [4].

Les commissaires de surveillance ont à s'assurer également que les avis de retard [5] des trains de voyageurs dépassant

[1] Circulaires des 30 janvier 1860 et 15 octobre 1864.

[2] Circulaire du 30 octobre 1866.

[3] Ordonnance de 1846 modifiée, art. 67.

[4] Circulaire du 8 janvier 1855.

[5] Les chefs des gares où résident des commissaires de surveillance doivent leur communiquer immédiatement les dépêches annonçant des retards de plus de trente minutes pour les trains transportant des voyageurs (Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée; — Règlement général d'exploitation du 1er août 1896, chap. VIII, *Mesures d'ordre diverses*, art. 381).

Ces retards sont annoncés au public par un avis affiché dans la gare desservie par le train et ainsi libellé :

« Le train n° ... est signalé comme ayant à ... (*nom de la gare qui a annoncé le retard*) un retard de plus de ... par suite de... (*cause du retard*). »

L'avis est enlevé aussitôt après le passage du train.

une heure ont été envoyés au préfet par le chef de la gare qui dessert le chef-lieu du département[1].

Dans les circonstances exceptionnelles de guerre, d'inondation, etc., les commissaires doivent, sans retard, informer les préfets, par dépêche ou par exprès, des suppressions de trains, des changements dans les heures de départ; en un mot, de toutes les modifications du service, ainsi que de la reprise du service normal.

## § 4. — Rapports avec le public et les autorités

Les commissaires doivent écouter avec politesse les réclamations et les observations du public, lui procurer les renseignements qui lui sont nécessaires, lui faciliter au besoin le moyen de formuler ses plaintes sur les registres déposés dans les gares[2].

Plusieurs commissaires ayant cru devoir renvoyer au Ministère des Travaux publics des personnes qui s'étaient adressées à eux pour avoir des renseignements concernant des faits d'exploitation, marche de trains, application de règlements, etc..., l'Administration leur a rappelé en ces termes leurs devoirs, vis-à-vis du public, dans une circulaire du 18 novembre 1895 adressée aux directeurs de contrôle :

« Je vous prie de rappeler à ces fonctionnaires, qui ont à leur disposition les règlements, les livrets de marche des trains, que l'un de leurs premiers devoirs est de fournir aux voyageurs tous les renseignements dont ils ont besoin pour éclairer un point de fait au sujet duquel ils sont en contestation avec les agents des compagnies.

« Ce n'est que dans le cas où l'accord ne peut s'établir que le commissaire doit engager le voyageur, selon les circonstances, à déposer sa réclamation sur le registre de la gare ou à adresser une demande écrite à l'Administration supérieure. »

Les commissaires doivent toujours apporter la plus grande modération dans les discussions auxquelles ils sont exposés en accomplissant leur devoir et faire en sorte de mettre

[1] Circulaires des 8 décembre 1855 et 30 janvier 1856.

[2] Instructions ministérielles du 23 septembre 1863, ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée, art. 72.

toujours la forme aussi bien que la raison de leur côté[1].

Ils doivent montrer une juste déférence envers les personnes revêtues d'un caractère public et ne pas oublier les égards qu'ils doivent aux membres des corps électifs.

Ils ont, au besoin, à rappeler aux agents des compagnies qu'ils doivent se conformer aux mêmes règles de conduite.

Comme signe distinctif pour se faire reconnaître du public, les commissaires sont seulement tenus de porter la casquette réglementaire dans toutes les circonstances où ils exercent leurs fonctions. Ils ne sont plus assujettis à revêtir constamment[2] l'uniforme, ni même à l'acquérir au moment de leur entrée en service[3], mais ils doivent toujours avoir l'écharpe à leur disposition, de façon à pouvoir la ceindre, si les circonstances l'exigeaient.

## § 5. — Rapports avec les compagnies et leurs agents

La circulaire du 18 novembre 1857 a prescrit aux commissaires de s'abstenir de solliciter auprès des compagnies des emplois en faveur de leurs parents ou d'autres personnes. Ils doivent également éviter de demander directement aux compagnies des permis de circulation sur les sections du réseau sur lesquelles ils n'ont aucune surveillance à exercer, et une circulaire du 9 septembre 1863 a invité les chefs de service du contrôle à veiller à l'observation de cette règle. Le premier devoir du commissaire de surveillance est, en effet, de conserver toute son indépendance vis-à-vis de la compagnie dont il est appelé constamment à contrôler les actes en matière d'exploitation. Or la sollicitation d'une faveur quelconque lui ferait assurément perdre, dans une certaine mesure, sa liberté d'action. C'est là une question de tact inscrite, comme beaucoup d'autres, dans le rôle naturel du commissaire de surveillance avant de l'être dans les règlements.

[1] Circulaire du 15 février 1881.

[2] Circulaires des 7 septembre 1850, 14 décembre 1852, 10 octobre 1860 et 8 août 1861.

[3] Circulaire du 23 août 1895.

Dans leurs rapports avec les agents des compagnies, les commissaires doivent être pénétrés de ce principe qu'ils n'ont aucune autorité à exercer sur eux.

Si le décret du 27 mars 1852 a soumis les agents des compagnies à la surveillance de l'Administration supérieure, qui a même le droit de requérir leur révocation, les compagnies entendues, il ne s'ensuit pas que les commissaires de surveillance soient investis d'aucun pouvoir direct sur les agents des compagnies.

Leur mission se borne, sauf les rares circonstances où il y aurait à prendre des mesures d'ordre et de police exceptionnelles, à surveiller ce qui se passe et à en rendre compte aux fonctionnaires du contrôle; à avertir officieusement les agents des compagnies des irrégularités qu'ils peuvent commettre et, le cas échéant, à dresser procès-verbal, s'il y a infraction nettement caractérisée aux règlements.

Ils doivent, dans l'accomplissement de leur mission, montrer autant de fermeté que de mesure, faire preuve au besoin de bienveillance et s'acquitter du rôle de surveillance qui leur incombe avec l'idée bien arrêtée d'éviter la répression pénale, chaque fois que l'intérêt du service ne paraîtra pas devoir en souffrir.

Dans tous les cas, les commissaires ne devront pas oublier qu'ils sont, vis-à-vis des compagnies, les représentants de l'État et qu'ils ont, en cette qualité, à prendre en mains les intérêts du public.

**Réquisition des agents des compagnies.** — Les commissaires de surveillance étant officiers de police judiciaire ont le droit de requérir et appeler devant eux tout agent des compagnies impliqué dans une affaire d'accident ou de contravention, comme partie ou comme témoin, ainsi d'ailleurs que toute autre personne qu'ils jugeraient à même de pouvoir les éclairer dans leurs recherches[1].

Les agents des compagnies, chefs de gare ou autres, ne sauraient, à aucun titre, se refuser à fournir les renseigne-

[1] Voir à ce sujet la décision ministérielle du 7 janvier 1859, adressée au chef du contrôle du réseau d'Orléans.

ments qui leur seraient demandés, lorsqu'il s'agit de faits relatifs à l'exploitation.

Dans l'exercice du droit de réquisition, les commissaires devront, autant que possible, lorsqu'il s'agit de convoquer un agent subalterne, s'adresser à son chef; mais leur droit de réquisition directe ne saurait être mis en doute[1].

D'ailleurs, les instructions intérieures des compagnies stipulent que dans les gares les fonctionnaires de l'Administration publique, et notamment les commissaires de surveillance, ont droit aux égards de tous les agents, qui leur doivent même le salut[2].

[1] Circulaire ministérielle du 4 septembre 1856.
[2] Compagnie d'Orléans, Ordre général, n° 10.

## SECTION IV

## ROLE DU COMMISSAIRE DE SURVEILLANCE AGISSANT EN QUALITÉ D'OFFICIER DE POLICE JUDICIAIRE [1]

Il résulte des dispositions de l'article 3 de la loi du 27 février 1850 que les commissaires de surveillance administrative sont officiers de police judiciaire, mais qu'ils n'en ont les pouvoirs que pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et leurs dépendances.

Leurs attributions en cette qualité entraînent la rédaction de procès-verbaux pour la constatation des infractions ci-dessus et le droit de requérir la force publique pour le maintien de l'ordre ou l'arrestation des coupables.

On étudiera séparément leur rôle dans chacun de ces deux cas.

### § 1. — Des procès-verbaux

Le cours du texte amenant à parler ici des procès-verbaux dressés pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer, on en profitera pour traiter en entier, sous ce chapitre, la question des procès-verbaux en général et notamment celle

[1] On sait que les commissaires de surveillance administrative, bien qu'etant officiers de police judiciaire, ne sont pas auxiliaires du procureur de la République. Cette qualité, refusée également aux gardes champêtres et aux gardes forestiers, leur eût facilité dans certains cas l'exercice de leurs fonctions et il est regrettable que la loi du 27 février 1850 ne leur ait conféré que des pouvoirs ainsi réduits.

de leur transmission qui présente surtout de l'intérêt.

Le procès-verbal est la constatation écrite, par un officier public, des faits qu'il a lui-même vérifiés et des déclarations qu'il a reçues.

Bien que le procès-verbal implique l'idée d'une déclaration verbale faite à la partie intéressée par l'agent verbalisateur, l'omission de cette formalité n'entraîne en aucune façon la nullité de l'acte.

Il n'en serait pas de même du défaut de signature qui enlèverait toute valeur au procès-verbal et du défaut de date qui le rendrait nul également, par suite de l'impossibilité de connaître l'époque à laquelle les faits qu'il relate se seraient passés.

Aucun texte ne fixe le délai dans lequel les procès-verbaux doivent être rédigés par les commissaires de surveillance, mais il est bien évident qu'ils doivent le faire dans le plus bref délai possible sous peine d'être taxés de négligence dans leur service. Le dernier paragraphe de l'article 24 de la loi du 15 juillet 1845 dispense de la formalité de l'affirmation[1], dans les trois jours, les procès-verbaux dressés par les commissaires de surveillance administrative[2]. Ces procès-verbaux, qui ne font foi que jusqu'à preuve contraire[3], ne sont valables qu'autant que le commissaire a déjà prêté serment. Ils sont visés pour timbre et enregistrés en débet[4].

Le mode de transmission des procès-verbaux varie selon la nature de leur objet et ils doivent être adressés à des fonctionnaires différents, suivant qu'ils sont relatifs à des contraventions de grande voirie, à des accidents, à des infractions aux règlements concernant l'exploitation, à des crimes ou délits ou, enfin, soit à des faits constatés dans un intérêt purement privé, soit à des faits non susceptibles de donner lieu à une action publique.

On va examiner ces différents cas :

[1] L'affirmation est l'acte par lequel l'officier public, qui a dressé le procès-verbal, affirme, devant le maire ou le juge de paix, la sincérité des faits qu'il relate.

[2] Circulaire du 15 avril 1850.

[3] Loi du 15 juillet 1845, art. 23.

[4] Loi du 15 juillet 1845, art. 24.

**1° Contraventions de grande voirie.** — Les procès-verbaux dressés pour contraventions de grande voirie sont envoyés en double exemplaire[1] à l'ingénieur de la voie et des bâtiments. Dans la huitaine de leur réception l'ingénieur en chef transmet l'un d'eux au préfet avec ses observations[2].

On a dit que la loi du 15 juillet 1845 dispense de la formalité de l'affirmation les procès-verbaux dressés par les ingénieurs, les conducteurs des ponts et chaussées, les contrôleurs des mines et les commissaires de surveillance; mais cette formalité doit être nécessairement accomplie par les agents d'ordre inférieur qui pourraient être institués par l'Administration pour concourir au contrôle et à la surveillance, ainsi que par les agents des compagnies qui auraient été agréés par l'Administration et dûment assermentés[3].

Les procès-verbaux dressés pour contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers des chemins de fer doivent être, dans les quinze jours de leur date, notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou fermier, à la diligence du préfet, et transmis, dans le même délai, au Conseil de préfecture du lieu de la contravention[4].

Au contraire, les procès-verbaux dressés pour contraventions de voirie commises par des tiers[5] ne doivent pas obligatoirement être notifiés aux intéressés. Aucune loi ne le prescrit directement, bien qu'il soit d'usage de le faire pour leur permettre de présenter leurs moyens de défense. La notification est faite par le maire.

[1] Circulaire du 16 mai 1887.

[2] Loi du 15 juillet 1845, art. 4; circulaires du 15 avril 1850; 15 janvier 1885.

[3] Circulaire du 15 avril 1850.

[4] Loi du 15 juillet 1845, art. 13.

[5] Le fait d'introduire ou de laisser s'introduire des bestiaux sur la voie constitue les contraventions à la grande voirie qui sont les plus fréquentes. Le premier cas entraîne une condamnation à l'amende; le deuxième oblige simplement à la réparation des dommages causés. — Voir la circulaire du 2 avril 1900, qui a pour but de prévenir les accidents de trains causés par l'introduction de bestiaux sur les voies ferrées. (Disposition spéciale des chasse-pierres des locomotives.)

Il semble, d'après les termes de l'article 12 de la loi du 15 juillet 1845 que la constatation des contraventions de voirie[1] commises par les concessionnaires ou fermiers des chemins de fer soient plutôt du ressort des fonctionnaires et agents des ponts et chaussées ou des mines[2]. Toutefois, quand elles sont constatées par les commissaires de surveillance, les procès-verbaux y relatifs sont transmis comme on vient de le dire.

2° **Accidents.** — a) *Transmissions du procès-verbal à l'ingénieur ordinaire.* — On connaît le rôle des commissaires de surveillance en cas d'accident et les règles à suivre pour l'instruction administrative des accidents. Aussitôt qu'il a été avisé de l'événement, le commissaire se rend sur les lieux pour procéder à une enquête minutieuse et réunir les éléments qui lui permettront de rédiger le procès-verbal (ou le rapport) qu'il aura à transmettre, selon les cas, soit à l'ingénieur ordinaire de l'exploitation technique, soit à l'ingénieur ordinaire de la voie et des bâtiments.

Le commissaire adresse le résultat de son enquête à l'ingénieur ordinaire de l'exploitation technique, si l'accident est dû à une cause touchant à l'exploitation technique.

Il l'adresse, au contraire, à l'ingénieur ordinaire de la voie et des bâtiments, si l'accident est dû à une cause ressortissant au service de la voie.

Il adresse enfin le résultat de ses investigations aux deux fonctionnaires précités, si l'accident est dû à une cause ressortissant aux attributions de chacun d'eux.

On a parlé des attributions des ingénieurs en matière d'instruction des accidents, et on n'a pas à revenir ici sur ce sujet.

[1] Il ne s'agit ici que des contraventions aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses en ce qui concerne la viabilité des routes nationales, départementales ou vicinales, le service de la navigation, ou le libre écoulement des eaux.

[2] M. Aucoc, dans ses conférences sur le droit administratif, prétend même que les commissaires de surveillance n'ont pas à intervenir dans la constatation de ces contraventions; mais la généralité des termes de l'art. 4, § 2 de la loi du 27 février 1850 semble permettre de considérer comme admissible une opinion contraire.

b) *Transmission du procès-verbal au parquet.* — Quand il s'agit d'un accident de train ou de matériel, quelle qu'en soit la cause, s'il a entraîné mort ou blessures, ou s'il est de nature à donner ouverture à une action publique, le commissaire de surveillance dresse un procès-verbal et en envoie directement une première copie au procureur de la République, sous la surveillance duquel il se trouve placé aux termes de la loi du 27 février 1850. Il importe, en effet, que ce magistrat soit le premier prévenu, afin de pouvoir exercer les poursuites dans le plus bref délai possible.

Quand il s'agit d'accidents de personnes résultant du fait de l'exploitation ou d'une autre cause, qui se sont produits dans l'enceinte du chemin de fer, le commissaire de surveillance, qui a été appelé à les constater, doit toujours dresser un procès-verbal, qu'il envoie directement au parquet. Mais, au point de vue de l'instruction administrative, il se conforme aux règles prescrites par la circulaire du 15 mars 1901, suivant qu'il s'agit d'un accident prévu au tableau A ou au tableau B.

On sait d'ailleurs que, si la victime appartient au personnel du chemin de fer, il y a lieu à application des dispositions de la loi du 9 avril 1898[1] sur la responsabilité des accidents du travail et notamment obligation pour la compagnie de se conformer à la déclaration prévue par l'article 11 de ladite loi.

**Forme du procès-verbal de constatation d'un accident.** — Il n'y a pas de forme obligatoire pour la rédaction de ces procès-verbaux; mais il est d'usage d'y insérer les mentions ci-dessous que l'on peut regarder comme essentielles, savoir :

1° Date du procès-verbal;

2° Date et lieu de l'accident;

3° Nom, qualité, résidence de l'agent verbalisateur;

4° Circonstances de l'accident;

5° Nom, âge, résidence, déposition des agents, des témoins et des victimes autant que possible;

[1] Modifiée par la loi du 22 mars 1902.

6° Nature et gravité des blessures d'après l'appréciation du médecin, si possible;

7° Nature et numéro des trains et des machines;

8° Avaries du matériel;

9° Retard des trains occasionné par l'accident;

10° Durée de l'interception des voies et date probable du rétablissement de la circulation.

Il est recommandé de joindre au procès-verbal un croquis du théâtre de l'accident.

Le procès-verbal étant la constatation d'un fait matériel, les commissaires n'ont pas à y insérer leurs appréciations personnelles sur les causes de l'accident ou la responsabilité de tel ou tel agent. Aux termes de la circulaire du 15 avril 1850, c'est aux chefs de service du contrôle que ce droit est réservé.

3° **Infractions aux règlements d'exploitation et autres.** — Les commissaires de surveillance administrative sont appelés à constater, et on peut même dire que c'est la partie la plus importante de leurs attributions, les différentes infractions aux règlements concernant l'exploitation des chemins de fer, qu'elles soient le fait de la compagnie, de ses agents ou des particuliers.

Parmi ces règlements, il faut distinguer, d'une part, les règlements d'exploitation proprement dits, dont les types sont l'ordonnance de 1846, et les règlements d'exploitation des compagnies, ou les ordres généraux approuvés par décisions ministérielles; d'autre part, les règlements spéciaux qui peuvent revêtir la forme d'arrêtés ou de décisions ministériels, d'arrêtés préfectoraux approuvés par le Ministre, etc. On citera parmi eux le règlement spécial du 12 novembre 1897 pour le transport des matières dangereuses et des matières infectes; l'arrêté ministériel du 1er avril 1898 relatif à la désinfection du matériel employé au transport des bestiaux; es règlements spéciaux concernant la circulation des plants de vignes en provenance des régions phylloxérées, etc., etc.

Les règles relatives à la transmission des procès-verbaux sont un peu différentes, suivant qu'ils ont trait à des contraventions aux premiers ou aux seconds de ces règlements.

a) *Règlements d'exploitation proprement dits.* — Les procès-verbaux destinés à constater des infractions à ces règlements doivent être transmis directement au procureur de la République ; mais, comme il s'agit dans ce cas, dit la circulaire du 15 avril 1850, de matières spéciales, quelquefois d'une appréciation délicate et souvent de nature technique, les observations et l'avis de l'ingénieur en chef ont paru un élément, sinon tout à fait indispensable, au moins très utile à l'instruction : souvent, en effet, la gravité des contraventions peut être affaiblie ou même annulée par des décisions du Ministre, par des autorisations ou des délais de tolérance accordés aux compagnies, et les ingénieurs du contrôle sont les fonctionnaires les mieux placés pour porter ces circonstances à la connaissance de l'autorité judiciaire. Aussi la loi a-t-elle décidé que les procès-verbaux dont il s'agit seraient transmis en double original au procureur de la République et à l'ingénieur en chef [1] et que, dans la huitaine du jour où l'ingénieur les aura reçus, il devra transmettre ses observations au procureur de la République.

b) *Règlements spéciaux.* — Les contraventions à ces règlements sont également l'objet d'un procès-verbal rédigé en double exemplaire, dont le premier est envoyé directement au procureur de la République et le second à l'ingénieur ordinaire. Toutefois, comme il ne s'agit pas ici d'infractions du genre de celles qui peuvent motiver l'intervention des ingénieurs, ces derniers n'auront à formuler un avis qu'autant que le magistrat chargé de l'enquête leur en ferait la demande. Cela résulte nettement de la circulaire du 15 janvier 1885, dont extrait est donné ci-dessous :

« J'ai eu plusieurs fois l'occasion de constater, dit le Ministre, qu'au lieu d'être adressés directement au procureur de la République, des procès-verbaux constatant soit des contraventions à

[1] Suivant la nature de l'infraction, le commissaire de surveillance doit transmettre son procès-verbal à l'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, ou à l'ingénieur en chef de l'exploitation technique. La transmission se fait par l'intermédiaire de l'ingénieur ordinaire, excepté dans le cas où l'infraction est relative au service commercial ; elle a lieu alors par l'intermédiaire de l'inspecteur de l'exploitation commerciale.

l'arrêté ministériel du 30 avril 1883[1], relatif à la désinfection du matériel employé au transport des bestiaux, soit des infractions aux règlements concernant la circulation des plants de vigne en provenance des régions phylloxérées, ont été envoyés tantôt aux ingénieurs, tantôt aux inspecteurs de l'exploitation commerciale.

« Une semblable procédure n'a pas seulement le tort d'être en contradiction avec le texte de la loi, elle a aussi le double inconvénient d'entraîner de fâcheux retards et de subordonner, en quelque sorte, l'action judiciaire à l'appréciation des agents du contrôle.

« Je n'ai pas besoin d'insister sur ces inconvénients. D'une part, il importe que l'enquête judiciaire, et s'il y a lieu la répression, suivent, d'aussi près que possible, la constatation des faits délictueux. D'autre part, on ne saurait admettre que les agents du contrôle préjugent, par leur avis, la décision de l'autorité judiciaire. Les procès-verbaux ne sont que la constatation de faits matériels. Quant à l'appréciation de ces faits, au point de vue juridique, elle appartient exclusivement aux magistrats, sauf à eux, s'ils le jugent utile, à provoquer les observations des fonctionnaires du contrôle.

« Je vous prie de vouloir bien communiquer ces réflexions aux agents de votre service, en leur rappelant :

« 1° Que tous les procès-verbaux de contravention dressés par eux doivent, à moins qu'il ne s'agisse de contraventions de grande voirie, être adressés directement au procureur de la République ;

« 2° Qu'en dehors des cas prévus par l'article 4 de la loi du 27 février 1850 (contraventions aux règlements d'exploitation), les ingénieurs n'ont à formuler un avis qu'autant qu'on le leur demande. »

De leur côté [2], les procureurs de la République doivent communiquer aux ingénieurs du contrôle les procès-verbaux constatant des infractions aux règlements de l'exploitation qui, ayant été dressés par des agents des compagnies, n'auraient pas passé sous les yeux de ces fonctionnaires [3].

La même obligation existe pour les commissaires de police et les maires à l'égard des procès-verbaux relatifs à ces infractions et dont ils auraient eu connaissance avant les ingénieurs.

[1] Remplacé aujourd'hui par l'arrêté du 1er avril 1898.

[2] Circulaire du 29 juin 1852, concertée entre le Ministre des Travaux publics et le Ministre de la Justice.

[3] Voir, à ce sujet, les circulaires des 29 novembre et 4 décembre 1852.

4° **Crimes et délits de toute nature commis dans l'enceinte des chemins de fer.** — Bien que la constatation des crimes et délits de droit commun soit plus spécialement réservée aux commissaires spéciaux[1] de la police des chemins de fer et celle des crimes et délits spéciaux à l'exploitation aux commissaires de surveillance administrative, on sait que les fonctionnaires de ces deux catégories peuvent, en leur qualité d'officier de police judiciaire, se suppléer les uns les autres, en cas d'absence ou d'empêchement, pour concourir à la répression des crimes de toute nature commis dans l'enceinte des chemins de fer. Lorsque les procès-verbaux ayant pour objet de constater ces crimes ou délits sont dressés par les commissaires de surveillance, ils sont établis en double exemplaire, dont l'un est envoyé directement au procureur de la République[2], et l'autre à l'ingénieur ordinaire de l'exploitation technique.

Les actes ou tentatives d'actes de malveillance commis sur les voies ferrées sont également l'objet d'un procès-verbal dressé en double expédition, dont l'un est envoyé au procureur de la République et l'autre soit à l'ingénieur ordinaire de l'exploitation technique, soit à l'ingénieur de la voie et des bâtiments, selon la nature de l'infraction.

En cas de vol[3] dans l'enceinte du chemin de fer, d'injures ou de rébellion envers les agents, le procès-verbal est transmis au procureur de la République et à l'inspecteur de l'exploitation commerciale.

5° **Procès-verbaux relatifs à des faits constatés dans un intérêt purement privé.** — Sur la demande des intéressés, expéditeurs ou destinataires, ou sur la demande de la compagnie elle-même ou de ses agents, les commissaires de sur-

[1] Voir commissaires spéciaux de la police des chemins de fer, chap. II, p. 145.

[2] Loi du 27 février 1850, art. 4; circulaire du 15 avril 1850.

[3] Il y a lieu de verbaliser lors même que la police locale ou la gendarmerie sont saisies de l'affaire; mais, si un commissaire spécial de la police des chemins de fer a déjà dressé procès-verbal, le commissaire de surveillance n'a à envoyer qu'un simple avis au parquet. (Circulaire du 5 mars 1858.)

veillance peuvent être appelés à faire des constatations au sujet d'avaries causées à des marchandises transportées, de rupture accidentelle de plombs de douane, ou de tous autres faits matériels susceptibles, le cas échéant, de donner naissance à une action civile entre des particuliers et la compagnie [1].

Il ne semble exister aucun document réglementaire traçant les devoirs du commissaire dans ce cas; mais il est hors de doute que sa qualité d'officier de police judiciaire lui permet de dresser, dans l'enceinte du chemin de fer, des procès-verbaux de cette nature [2]. Toutefois c'est pour eux une simple faculté, en dehors de leurs attributions proprement dites. Ils devront donc se borner, dans ces procès-verbaux, à constater la réalité du fait, sans commentaires d'aucune sorte et sans formuler d'appréciation personnelle.

Ces procès-verbaux [3] sont adressés directement à l'intéressé pour servir et valoir ce que de droit.

6° **Procès-verbaux relatifs à des faits non susceptibles de donner lieu à une action publique ou civile.** — La décision du Ministre portant homologation d'un tarif est notifiée à la compagnie par le directeur du contrôle commercial au moyen d'un procès-verbal dressé par un commissaire de surveillance administrative. Un double de ce procès-verbal est transmis au contrôleur général de l'exploitation commerciale.

Enfin, aux termes de la circulaire du 15 novembre 1850, les commissaires de surveillance n'ont pas qualité pour délivrer des certificats de bonne conduite, ou de toute autre nature, aux employés des compagnies; et ils doivent, s'ils en sont requis, se borner à attester la sincérité de la signature apposée sur le certificat.

[1] Ils peuvent avoir aussi à délivrer, dans un but d'authenticité, des copies certifiées conformes des registres commerciaux tenus dans les gares.

[2] En dehors de l'enceinte du chemin de fer, ces procès-verbaux ressortissent aux officiers de police locaux.

[3] Le papier timbré sur lequel doivent être rédigées ces constatations est fourni naturellement par l'intéressé.

## SUITES JUDICIAIRES DES PROCÈS-VERBAUX

On a vu que les commissaires ont à s'informer, auprès des parquets, des décisions judiciaires intervenues sur les procès-verbaux dressés par eux-mêmes, ou par les agents assermentés des compagnies [1].

Les relevés des suites judiciaires données aux procès-verbaux relatifs aux accidents, infractions aux règlements d'exploitation, etc..., sont transmis au contrôle technique [2], ceux des suites données aux procès-verbaux relatifs aux vols, usage de billets périmés, etc.., sont transmis au contrôle commercial [3].

Aux termes de la circulaire du 17 juillet 1860 les ingénieurs en chef du contrôle en établissent des états récapitulatifs, qu'ils transmettent à l'Administration supérieure. Ils doivent même, pour se conformer à la circulaire du 18 juillet 1864, suivre [4] en personne, ou par un agent qu'ils désignent, les débats judiciaires relatifs aux procès-verbaux ressortissant à leur service et en rendre compte à l'Administration par un rapport auquel ils doivent joindre la copie de l'arrêt ou du jugement [5].

Spécialement, en ce qui concerne les états de suites judiciaires concernant les accidents survenus sur les chemins de fer, qui devaient être transmis à l'Administration supérieure quelles qu'en soient la nature ou l'importance, une circulaire du 7 mars 1899 a décidé que les états de suites judiciaires autres que ceux relatifs aux accidents de trains (déraillements et collisions) ne seraient plus transmis au Ministère

[1] Voir *Attributions générales des commissaires de surveillance administrative* (p. 112).

[2] A l'ingénieur en chef.

[3] Au contrôleur général.

[4] En fait, ces dispositions ne sont guère appliquées aujourd'hui.

[5] Depuis la circulaire du 30 juin 1868, la copie de l'arrêt ou du jugement n'est plus jointe que pour les affaires graves ou celles qui présentent un intérêt particulier.

qu'autant qu'il y aurait divergence d'opinion entre l'autorité judiciaire et le service du contrôle sur une question de principe. Dans ce dernier cas, comme pour les accidents de trains, les relevés de suites judiciaires doivent être envoyés à l'Administration avec les observations et avis des ingénieurs du contrôle, en y joignant, si cela est utile, une copie *in extenso* du jugement ou les motifs du non-lieu.

## § 2. — Droit de réquisition de la force publique

Le caractère d'officier de police judiciaire reconnu aux commissaires de surveillance administrative leur confère à la fois le droit d'arrestation en cas de flagrant délit et le droit de réquisition de la force publique [1]; ils devront user de ces droits, dit la circulaire du 15 avril 1850, non seulement pour la répression des crimes et délits spéciaux à l'exploitation, mais encore pour la répression des délits de droit commun qui pourraient être commis dans l'enceinte des chemins de fer. Il importe, en effet, que l'action de la justice soit rendue efficace par tous les moyens possibles, et la présence journalière des commissaires de surveillance doit être utilisée pour l'arrestation des coupables ou la constatation immédiate des circonstances du crime ou du délit.

En présence des termes formels de l'article 25 du Code d'instruction criminelle, il ne saurait être question de contester aux commissaires de surveillance le droit même de requérir la force publique; mais il existe une divergence de vue entre l'Administration et le Conseil d'État sur la manière dont ils peuvent user du droit de réquisition.

Le Conseil d'État s'appuyant sur l'article 67 du décret du 23 octobre 1883 [2] (art. 64 du décret du 4 octobre 1891) où, dans l'énumération qui y est faite des autorités civiles ayant le droit de faire des réquisitions pour le maintien de l'ordre public, ne se trouvent pas mentionnés les commissaires de

[1] Code d'instruction criminelle, art. 23.

[2] Règlement sur le service dans les places de guerre et les villes de garnison.

surveillance administrative, refuse[1] à ces derniers le droit de réquisition directe et ne leur reconnaît l'exercice de ce droit que par l'intermédiaire de l'une des autorités civiles énumérées audit article 67.

L'Administration, au contraire, se basant sur l'article 25 du Code d'instruction criminelle et l'article 3 de la loi du 27 février 1850 leur reconnaît le droit de requérir directement la force publique.

Nous nous rangeons sans réserves à cette opinion, l'omission des commissaires de surveillance administrative dans l'énumération figurant à l'article 67 du décret du 23 octobre 1882, ne pouvant avoir d'influence sur une disposition législative et priver ces agents d'un droit sans lequel ils se trouveraient la plupart du temps dans l'impossibilité absolue d'exercer utilement leurs fonctions.

Les faits qui nécessitent la réquisition de la force publique sont de ceux qui exigent une répression immédiate, et on s'expliquerait difficilement le rôle d'un commissaire de surveillance qui, en présence d'une bande de manifestants en train de déboulonner les rails dans une gare de chemin de fer, n'aurait, pour seule ressource, que de faire prévenir le procureur de la République ou le maire qu'ils aient à requérir la troupe ou la gendarmerie.

La double transmission de la réquisition, du commissaire au procureur ou au maire et de ces derniers au commandant de la force publique, entraînerait une perte de temps qui aurait pour conséquence assurée d'empêcher l'arrestation des coupables.

Il est bien évident que le commissaire doit pouvoir réclamer, directement et d'urgence, l'intervention de la force armée lorsque les circonstances l'exigent.

D'ailleurs, toutes les instructions adressées par l'Administration aux commissaires de surveillance administrative leur reconnaissent le droit de réquisition directe, et la circulaire du 5 juin 1875, rappelant les articles 95, 96 et 97 du décret

[1] Conseil d'État, sections réunies des Finances, de la Guerre, de la Marine et des Colonies, et de Législation, de la Justice et des Affaires étrangères. — Avis. (Séance du 23 février 1892.)

du 1er mars 1854 sur le service de la gendarmerie, a invité ces fonctionnaires à adopter la forme ci-après pour leurs réquisitions.

**Forme des réquisitions.** — Les réquisitions doivent énoncer la loi qui les autorise, le motif, l'ordre, le jugement ou l'acte administratif en vertu duquel elles sont faites.

Elles sont formulées par écrit, signées, datées et rédigées comme suit :

« De par conformément
« à la loi en vertu d (*loi*,
« *arrêté, règlement*) nous requérons le (*grade et lieu de ré-*
« *sidence*) de commander, faire, se transpor-
« ter, arrêter, etc., et qu'il nous fasse part (*si c'est un offi-*
« *cier*) et qu'il nous rende compte (*si c'est un sous-officier*),
« de l'exécution de ce qui est par nous requis au nom de...

« Les réquisitions ne doivent contenir aucun terme impératif, tel que : ordonnons, voulons, enjoignons, mandons, etc., ni aucune expression ou formule pouvant porter atteinte à la considération de l'arme, et au rang qu'elle occupe parmi les corps de l'armée. »

## CHAPITRE II

## COMMISSAIRES SPÉCIAUX DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER

La police des chemins de fer est exercée, d'une part, au point de vue de l'exploitation, par des commissaires de surveillance administrative, sous les ordres des ingénieurs et sous l'autorité du Ministre des Travaux publics; d'autre part, au point de vue de la sûreté générale des voyageurs, par des commissaires spéciaux de police, sous l'autorité des préfets et du Ministre de l'Intérieur.

Les *commissaires spéciaux de police*, créés par le décret du 22 février 1855, sont chargés de la surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances. Leurs pouvoirs s'étendent sur toute la ligne à laquelle ils sont attachés.

Les décrets de nomination fixent leur résidence, et, s'il y a lieu, les sections de ligne sur lesquelles doit plus particulièrement s'exercer leur surveillance [1].

Lors de leur installation, les commissaires spéciaux prêtent serment entre les mains du préfet de police, à Paris, et devant le préfet, dans les départements.

Les commissaires spéciaux ont dans leurs attributions tout ce qui regarde les mesures de sûreté et de police générale et les mesures de police ordinaire qui ne se rattachent pas au service de l'exploitation du chemin de fer.

Ils doivent rendre compte aux préfets de tous les faits

[1] Dans les localités traversées par les chemins de fer, les commissaires de police exercent leur autorité sur la partie de ces lignes comprise dans leur circonscription, concurremment avec les commissaires spéciaux de la police des chemins de fer.

intéressant leur service, et adresser en même temps copie de leurs rapports au Ministre de l'Intérieur.

Les *inspecteurs spéciaux* de la police des chemins de fer sont nommés par le Ministre ; ils sont placés sous les ordres des commissaires spéciaux.

Il n'est pas inutile de rappeler succinctement ici l'objet général de la police ainsi que les attributions et les devoirs des fonctionnaires chargés de l'exercer.

## POLICE

La *police* veille au maintien de l'ordre public et protège les personnes et les propriétés. Elle se divise en *police administrative* et *police judiciaire*.

La police administrative fait exécuter dans chaque lieu et dans chaque branche de l'Administration générale les lois, décrets, ordonnances et règlements d'intérêt général. Elle est essentiellement préventive.

La police administrative se divise elle-même en *police générale* et en *police communale*.

La police générale embrasse tout ce qui touche à la sûreté de l'État et aux besoins physiques et moraux de l'universalité des citoyens.

La police communale comprend : 1° la police municipale qui maintient l'ordre dans les villes et communes, et veille aux intérêts de leurs habitants ; 2° la *police rurale*, qui maintient l'ordre dans les campagnes et a la garde des récoltes et des propriétés.

La *police judiciaire* recherche les crimes, les délits et les contraventions que la police administrative n'a pu empêcher de commettre ; elle en rassemble les preuves et en livre les auteurs aux tribunaux chargés de les punir.

**Commissaires de police.** — Les commissaires de police sont des fonctionnaires appelés à concourir à l'action de la police administrative ; ils se divisent en deux catégories : 1° les commissaires de police chargés des services de police dans les villes ou communes ; 2° les commissaires de police attachés aux services spéciaux des chemins de fer, etc.

Les commissaires de police ont été créés par un édit de 1699, afin de veiller au maintien de la sûreté publique et de faire exécuter les mandements et ordres des lieutenants généraux de police. C'étaient alors des offices héréditaires que supprima la législation de 1789.

L'institution des commissaires de police fut rétablie par la loi

du 21 septembre 1791, qui régla leurs attributions administratives.

Les attributions judiciaires des commissaires de police ont été déterminées par le Code des délits et peines du 3 brumaire an IV, et par le Code d'instruction criminelle, qui en a reproduit les dispositions dans ses articles 11 à 15.

**Attributions des commissaires de police.** — Les commissaires de police sont à la fois magistrats de l'ordre administratif et magistrats de l'ordre judiciaire.

Ils sont *dépositaires de l'autorité publique administrative* par délégation de la loi, avec le droit d'ordonner en leur nom, comme les préfets, sous-préfets et maires, dont ils sont les auxiliaires.

Ils sont *dépositaires de l'autorité judiciaire :* 1° comme officiers de police judiciaire ; 2° comme officiers du ministère public.

Comme officiers de police judiciaire, ils peuvent requérir directement la force publique, faire saisir le prévenu en cas de flagrant délit, décerner les mandats d'amener, recevoir les plaintes et dénonciations.

Comme officiers du ministère public, ils exercent les fonctions du ministère public près le tribunal de police ; à ce titre, ils font citer les prévenus et les témoins ; ils concluent, requièrent et font exécuter les jugements.

Enfin les commissaires de police sont *magistrats*, dans le système du Code pénal qui les met en opposition avec les agents de la force publique.

En leur qualité de magistrats de l'ordre judiciaire et de l'ordre administratif tout à la fois, les commissaires de police sont sous la protection spéciale des articles 222, 223 et 228 du Code pénal, qui répriment les outrages, les gestes ou menaces, et surtout les violences envers un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire dans l'exercice de ses fonctions.

**Devoirs généraux des commissaires de police.** — Les commissaires de police sont des agents d'exécution chargés de veiller à l'application des lois et règlements. Ils sont fonctionnaires de l'État, et placés, à ce titre, quant à leurs attributions générales, sous l'autorité directe des préfets. Ils sont, en outre, subordonnés aux maires et aux procureurs de la République, en ce qui concerne la police municipale et la police judiciaire.

Les devoirs des commissaires de police envers ces autorités sont de deux natures : ils sont *généraux*, lorsqu'ils entraînent des obligations communes à l'égard de ces trois ordres de fonctionnaires, ils sont *spéciaux*, lorsqu'ils sont relatifs à des objets rentrant directement ou exclusivement dans les attributions de l'un ou de l'autre de ces fonctionnaires.

Ainsi, s'il se produit un fait grave intéressant la sûreté publique, un grand désastre, un incendie, une inondation ou tout autre fait

du même genre, le commissaire de police doit en informer simultanément les diverses autorités dont il dépend.

S'il s'agit, au contraire, de la recherche d'un prévenu ou d'un condamné, ou de la constatation et de la poursuite d'un crime ou d'un délit, c'est au magistrat de l'ordre judiciaire que le commissaire de police doit adresser son rapport ou procès-verbal.

Toutefois, dans le cas d'un crime ou d'un délit politique, ou d'un crime exceptionnel pouvant produire sur la population une profonde impression, le commissaire de police doit en donner connaissance à la fois à l'autorité administrative et à l'autorité judiciaire.

Quand il s'agit d'un fait de nature confidentielle, c'est à l'autorité supérieure que ce fait intéresse de déterminer, quand elle s'adresse au commissaire de police, si le rapport qu'elle demande doit conserver ce caractère.

Lorsque le commissaire de police agit spontanément, c'est à lui de discerner dans les attributions de quel ordre de fonctionnaires rentre plus spécialement le fait dont il s'agit, et s'il doit ou non en donner avis à la fois aux trois autorités dont il dépend, ou seulement à l'une d'elles.

En tout état de choses, chaque fois qu'un fonctionnaire, en sollicitant un renseignement du commissaire de police, a indiqué que le rapport devait être confidentiel, les fonctionnaires d'un autre ordre ne peuvent en exiger communication.

## CHAPITRE III

# ATTRIBUTIONS RESPECTIVES DES COMMISSAIRES DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE DES CHEMINS DE FER ET DES COMMISSAIRES SPÉCIAUX DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER[1].

### GÉNÉRALITÉS

La délimitation entre les attributions de ces deux sortes de fonctionnaires a été tracée si nettement par l'Administration dans la circulaire ministérielle du 1er juin 1855[2], qu'on ne peut mieux faire, pour éclairer cette question, que de citer textuellement ce document, adressé au service du contrôle :

Un décret du 22 février 1855, a créé, pour la surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances, des commissaires spéciaux et des inspecteurs de police placés sous l'autorité du Ministre de l'Intérieur. Pour empêcher toute cause de conflit entre ces fonctionnaires et les commissaires (et sous-commissaires[3]) de surveillance administrative attachés au contrôle des chemins de fer, il est nécessaire de déterminer, aussi exactement que possible, les attributions respectives de chaque service. Tel est l'objet des

[1] Il faut se garder de confondre ces commissaires spéciaux de la police des chemins de fer, avec les commissaires spéciaux de police mentionnés à l'ancien article 51 de l'ordonnance de 1846. Ces derniers ont été supprimés par un arrêté du Gouvernement en date du 29 juillet 1848 et remplacés par les commissaires de surveillance administrative.

[2] Il n'est pas nécessaire de parler ici de la circulaire du 21 avril 1855, qui a été reproduite et amplifiée par celle du 1er juin 1855.

[3] Les sous-commissaires ont été supprimés par un décret du 22 juin 1855.

présentes instructions, arrêtées de concert avec M. le Ministre de l'Intérieur.

La nature et le but de la nouvelle institution se trouvent clairement expliqués dans le rapport qui précède le décret du 22 février 1855. Pour donner au Ministre de l'Intérieur l'action qui lui appartient, au point de vue de la police générale et de la sûreté de l'État, dans la surveillance des chemins de fer, il a paru utile d'attacher à cette surveillance des commissaires de police spéciaux investis des pouvoirs et des attributions conférés par les lois actuelles aux commissaires de police locaux. La police générale à exercer sur les chemins de fer a, d'ailleurs, une importance suffisante pour que les agents qui en seront chargés s'y consacrent entièrement, et il y a lieu de laisser intactes les attributions confiées au Ministre des Travaux publics par la loi du 27 février 1850.

Le service de surveillance administrative conserve donc les attributions spéciales qui lui ont été conférées par les lois et règlements actuellement en vigueur et qui se trouvent résumés d'une manière complète dans l'instruction du 15 avril 1850. Ce sont les commissaires (et sous-commissaires) administratifs qui recueillent les plaintes et les réclamations du public ayant pour objet des faits d'exploitation, qui prennent les mesures nécessaires pour assurer le maintien du bon ordre dans les gares et à leurs abords, dans les salles d'attente et sur les quais d'embarquement, qui surveillent l'exécution des mesures relatives à la composition, au départ et à l'arrivée des convois, et qui constatent les irrégularités de l'exploitation. En cas d'accident ayant causé la mort ou des blessures, ils se transportent immédiatement sur les lieux, procèdent à une enquête sur les circonstances et les résultats de l'accident, et s'assurent que les autorités locales et l'autorité judiciaire ont été prévenues. Ils sont enfin chargés de la constatation des crimes et délits spéciaux à l'exploitation des chemins de fer, ainsi que des contraventions qui ne sont pas spécialement de la compétence des conducteurs des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines.

Les commissaires spéciaux de police ont dans leurs attributions tout ce qui regarde les mesures de sûreté et de police générale, et les mesures de police ordinaire qui ne se rattachent pas au service de l'exploitation des chemins de fer. Il y a lieu d'y ajouter la constatation et la poursuite des délits communs.

Ce partage d'attributions ne paraît pas offrir jusqu'ici de difficultés sérieuses d'application. Tous les faits relatifs à l'exploitation des chemins de fer sont du domaine des commissaires (et sous-commissaires) de surveillance administrative; tout ce qui se trouve en dehors de l'exploitation appartient aux commissaires de police. On n'aperçoit aucune cause de conflit pour les affaires qui rentrent nettement dans l'une ou dans l'autre catégorie; les dissentiments ne peuvent arriver que pour les affaires qui, par leur nature mixte, se rattacheraient également aux deux services. Mais il semble difficile de résoudre à l'avance les questions qui

pourront surgir à ce sujet, et d'en déduire des règles générales. Ces règles s'établiront peu à peu, au moyen des solutions données à un certain nombre d'espèces particulières ; c'est une œuvre à laquelle chacun devra concourir, en apportant, dans l'examen des questions amenées par les circonstances diverses, de la bonne volonté et un sage esprit de conciliation.

Bien que, dans un intérêt d'ordre et de partage équitable des attributions, il ait paru convenable de réserver particulièrement aux commissaires de police la constatation des crimes et délits communs, et aux commissaires (et sous-commissaires) administratifs celle des crimes et délits spéciaux à l'exploitation, on ne saurait enlever ni aux uns ni aux autres le droit que leur donne leur qualité d'officiers de police judiciaire, de concourir à la répression des crimes et délits de toute nature commis dans l'enceinte des chemins de fer. Ils pourront donc, pour cette partie de leurs fonctions, se prêter un mutuel secours et se suppléer, en cas d'absence ou d'empêchement. Il ne saurait échapper toutefois, que si cette immixtion réciproque de chaque service dans les attributions spéciales de l'autre a l'avantage de rendre plus sûre et plus prompte la répression des crimes et délits, elle pourrait avoir, d'un autre côté, surtout si elle devenait trop fréquente, l'inconvénient de jeter de l'incertitude dans la distinction des attributions, et d'augmenter ainsi les causes de conflit. La présence des commissaires de surveillance administrative doit donc être aussi assidue que possible dans les gares dont le service leur est confié. Ils doivent procéder aux constatations réservées aux commissaires de police, qu'après s'être bien assurés que ceux-ci se trouvent absents ou empêchés, et il paraît convenable qu'ils en fassent mention dans leurs procès-verbaux. Ils doivent, en outre, donner immédiatement avis à leurs collègues, et les mettre ainsi à même de continuer, s'il y a lieu, l'instruction commencée. La réserve qui leur est recommandée à cet égard ne saurait d'ailleurs devenir pour eux un motif d'abstention préjudiciable à l'ordre public ; ils ne doivent perdre de vue aucune des obligations qu'ils peuvent avoir accessoirement à remplir en leur qualité d'officiers de police judiciaire, et, dans le cas même où la présence des commissaires de police les dispense d'intervenir officiellement, leur surveillance peut encore avoir un résultat utile, en leur permettant de signaler à leurs collègues, à charge de réciprocité, des faits répréhensibles dont ceux-ci n'auraient pas eu connaissance. Les commissaires administratifs et les commissaires de police ne doivent jamais oublier que, s'ils appartiennent à deux administrations distinctes, ils sont tous également les serviteurs de l'État et remplissent une même mission d'ordre public et de protection pour les intérêts privés. C'est le sentiment bien compris de cette communauté de devoirs qui doit surtout aplanir les difficultés résultant de la nouvelle organisation.

---

# LIVRE V

# CONTROLE DU TRAVAIL

## CHAPITRE I

### SECTION I

La réglementation du travail des agents des compagnies variant avec la nature du service auquel chacun d'eux est attaché, on comprendra qu'il ne serait pas possible de se rendre un compte exact de l'utilité réelle du contrôle en cette matière et du rôle des fonctionnaires chargés de l'exercer si l'on ne jette pas un coup d'œil sur l'ensemble des dispositions dont ils ont à assurer l'exécution. Il semble donc nécessaire, avant de définir les attributions du personnel du contrôle du travail, de résumer ci-après, pour chaque catégorie d'agents des chemins de fer, les conditions du travail qui leur sont applicables.

## SECTION II

### RÉGLEMENTATION DE LA DURÉE DU TRAVAIL ET DES REPOS DES AGENTS DES CHEMINS DE FER DONT LE SERVICE INTÉRESSE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE.

**Historique.** — Le principe de la réglementation du travail admis dans l'industrie, dès 1848[1], n'a guère été posé pour les agents des chemins de fer qu'à partir de 1864, époque à laquelle la durée du travail des aiguilleurs, dont le service, avant la mise en usage des appareils perfectionnés actuellement employés, intéressait tout particulièrement la sécurité publique, fut limitée[2] à douze heures.

Il faut ensuite redescendre jusqu'en 1891 pour trouver les bases de la limitation de la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs.

Une circulaire du 24 avril 1891 invita, en effet, les compagnies à établir leurs roulements de manière que le travail de ces agents n'excédât pas douze heures sur vingt-quatre heures et qu'un repos ininterrompu de dix heures au moins leur fût accordé. Après quelques années d'expérience, on reconnut que la réglementation en vigueur n'avait pas suffisamment d'élasticité et que son application entraînait des sujétions dont les intéressés eux-mêmes se plaignaient. La circulaire du 4 mai 1894 eut pour objet de remédier à cet état de choses.

Elle stipulait que la moyenne de travail effectif des mécaniciens et chauffeurs, dans une période de dix jours consécutifs, ne dépasserait pas dix heures et que le maximum de travail journalier n'excéderait pas douze heures; elle établissait une distinction entre les repos ininterrompus pris au domicile et ceux qui sont pris hors

[1] Pour les adultes. — Antérieurement, divers essais de réglementation furent bien tentés, mais ils n'avaient pas un caractère général et ne s'appliquaient qu'à un nombre très restreint d'industries ou de travailleurs. Le premier acte de réglementation paraît remonter à l'an IV. Le travail des enfants ne fut réglementé qu'à partir de la loi du 22 mars 1841 et ce fut seulement la loi du 19 mai 1874 qui jeta les bases de la réglementation des conditions du travail des filles mineures.

[2] Circulaire du 3 mai 1864.

de la résidence; la durée des premiers était de dix heures au moins, et celle des seconds de sept heures au moins. Des prescriptions étaient également édictées pour la manière de compter le travail des mécaniciens et chauffeurs en dehors du service des trains proprement dit et le temps de la réserve. Enfin elle traçait des règles plus étroites et plus précises pour la surveillance à exercer sur les compagnies en vue d'assurer la rigoureuse exécution des instructions ministérielles.

Quelques mois plus tard, une nouvelle circulaire en date du 6 novembre 1894, après avoir rappelé les circulaires précédentes, établissait que des mesures analogues devaient être prises en faveur des agents des gares, mais elle constatait la difficulté de faire le décompte du travail de ces agents en raison de sa nature même, et se bornait à donner des indications sommaires au contrôle pour éviter le surmenage et même la fatigue, en insistant surtout sur la nécessité d'assurer un repos de huit heures à cette catégorie du personnel.

Ces diverses prescriptions manquaient de précision, elles avaient soulevé de nombreuses réclamations, et, en fait, elles étaient peu appliquées.

Il importait d'améliorer la situation, et, en 1897, la question de la réglementation du travail des agents des chemins de fer fut portée au Parlement.

Mais les divergences de vues qui se manifestèrent entre les deux Chambres, lors de l'examen de cette importante question, menaçaient d'en retarder indéfiniment la solution. Le Ministre des Travaux publics prit alors le sage parti de procéder par voie d'arrêtés, comme la loi de 1845 et l'ordonnance de 1846 lui en donnaient les pouvoirs, à la réglementation nouvelle et plus rigoureuse que nécessitait les faits et dont l'Administration poursuivait la réalisation depuis plusieurs années.

Ce fut l'objet des arrêtés des 4 et 23 novembre 1899 [1], complétés par un arrêté subséquent du 10 octobre 1901. Ces arrêtés, relatifs à la durée du travail du personnel dont le service intéresse la sécurité publique, s'appliquent à 200.000 agents sur les 250.000 que compte l'ensemble des réseaux français.

On peut donc dire que c'est seulement du XX^e siècle que date réellement la réglementation de la durée du travail des agents des chemins de fer.

Enfin, depuis 1899, deux décrets nouveaux sont venus assurer l'efficacité des mesures prises jusqu'alors : l'un, le décret du 1^er mars 1901, modifiant l'ordonnance de 1846, a confirmé [2] pour le Ministre le droit qu'il avait de déterminer les dispositions relatives

[1] L'arrêté du 4 novembre 1899 relatif à la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs a été modifié en son article 3 par un arrêté du 20 mai 1902.

[2] Décret du 1^er mars 1901, art. 68.

à la durée du travail des agents lorsque la sécurité publique est en jeu. L'insertion de cette clause, dans le règlement de 1901, complète très heureusement les dispositions des arrêtés de 1899 et 1901 en leur assurant bien nettement la sanction de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845; l'autre, le décret du 11 mars 1902, a renforcé la surveillance de l'exécution des prescriptions relatives à la durée du travail en groupant sous les ordres d'un fonctionnaire spécialisé dans ce service le personnel chargé, dans chaque réseau, du contrôle du travail.

Il y a lieu maintenant d'examiner la réglementation du travail des divers agents des chemins de fer, telle qu'elle résulte des arrêtés de 1899, 1901 et 1902.

## § 1. — Mécaniciens et chauffeurs

**Durée du travail et grands repos journaliers.** — La journée de travail doit contenir, en moyenne, dix heures de travail *effectif* au plus et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que dix jours consécutifs quelconques d'un roulement, comptés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de cent heures de travail effectif et renferment un total de grands repos au moins égal à cent heures.

Chaque période de travail doit être comprise entre deux grands repos, séparés par un intervalle d'au plus dix-sept heures, et ne pas contenir plus de douze heures de travail effectif.

Sont seuls considérés comme grands repos ceux ayant une durée ininterrompue de dix heures au moins à la résidence de l'agent et de sept heures au moins hors de la résidence. Il ne peut y avoir plus de deux grands repos consécutifs inférieurs à dix heures, et la durée totale de deu grands repos consécutifs quelconques doit être de dix-heures au moins.

**Grands repos congés.** — Tous les dix jours en moyenne, il doit y avoir à la résidence un grand repos[1] de trente

[1] La circulaire du 24 novembre 1899 stipule nettement que les grands repos congés ne devront pas être établis au détriment des grands repos journaliers dont la durée est de dix heures en moyenne C est dans ce but qu'il est prescrit de ne les compter que

heures[1] au moins; l'intervalle entre deux de ces repos consécutifs ne peut être supérieur à vingt jours. Durant ces grands repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence. Ces grands repos ne sont comptés que pour dix heures dans le calcul de la moyenne décadaire dont il est parlé ci-dessus.

Toutefois pour les agents dont le service ne comporte pas de découchers hors de la résidence, la durée des grands repos congés pourra être réduite à vingt-quatre heures[2] et le nombre en pourra être réduit à un par quinzaine, en moyenne.

**Évaluation du travail effectif**[3]. — On compte comme travail effectif tout le temps pendant lequel les agents sont tenus de rester sur leur machine ou de ne pas s'en éloigner, ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts et ateliers.

Les laps de temps alloués pour les opérations que les mécaniciens et chauffeurs peuvent avoir à effectuer avant le départ ou après l'arrivée sont, pour chaque train, indiqués sur les roulements. Lorsque l'intervalle entre l'arrivée d'un train et le départ du suivant ne dépasse pas une heure et demie, cet intervalle est compté entièrement comme travail.

pour dix heures dans le calcul de la moyenne décadaire; mais il doit être entendu que, s'ils ont une durée supérieure à trente heures, le surplus est compris pour sa valeur entière dans le calcul décadaire; un repos de trente-six heures, par exemple comptera pour seize heures. C'est là une conséquence des termes de l'arrêté du 4 novembre 1899 qui facilitera l'allocation de repos plus longs.

[1] Arrêté du 20 mai 1902.

[2] Arrêté du 20 mai 1902.

[3] La circulaire du 24 novembre 1899 appelle spécialement l'attention du service du contrôle sur la durée du travail effectif à compter en dehors du parcours des trains. Avant le départ, il ne suffit pas que les agents ne soient pas astreints à prendre leur travail avant l'heure fixée par les roulements; il faut, en outre, que le temps alloué sur ceux-ci soit en rapport avec les opérations que les agents ont à effectuer d'après les instructions de leur compagnie. Après l'arrivée, il importe également que les temps alloués soient normalement suffisants pour l'exécution du travail qui est alors demandé au personnel.

En ce qui concerne les réserves, les périodes pendant lesquelles les agents ont un travail quelconque à effectuer sont comptées comme travail effectif; celles pendant lesquelles les agents restent inoccupés au dépôt, *à disposition*, peuvent être considérées comme des repos, mais elles sont comptées pour un quart de leur durée dans le calcul de la durée décadaire du travail effectif. Les périodes de réserve à la résidence, intercalées dans le service des trains, sont précédées, comme les périodes de travail effectif, d'un grand repos pris au domicile.

**Dérogations.** — Il ne peut être dérogé[1], dans les tableaux de roulements ou dans le service des trains facultatifs et des machines de réserve, aux prescriptions ci-dessus relatives à la durée du travail et des repos, que dans des cas spéciaux pleinement justifiés par les nécessités du service, et sous réserve, pour les roulements du service normal, de l'autorisation de l'Administration.

Si, en service, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des mécaniciens et chauffeurs excède les limites prescrites par le présent arrêté, chaque compagnie doit en informer le service du Contrôle par un compte rendu envoyé le 10 de chaque mois pour le mois précédent.

## § 2. — Agents des trains autres que les mécaniciens et chauffeurs

*a*) **Durée du travail et grands repos journaliers.** — La journée de service doit contenir[2], en moyenne, dix heures de service *effectif* au plus et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que quinze jours consécutifs quelconques d'un roule-

[1] Le nombre de ces dérogations devra être très restreint dans les roulements, elles devront avoir spécialement pour but de faciliter le retour des agents à leur résidence et être compensées par un allégement des périodes de travail voisines ou par une augmentation des grands repos journaliers ou des grands repos congés.

[2] Par dérogation à ces dispositions, pour les agents dont le service ne comporte pas de découchers hors de la résidence, la durée moyenne du service effectif est fixée à onze heures au plus et celle du grand repos à neuf heures au moins.

ment, comptés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de cent cinquante heures de service effectif, et renferment un total de grands repos au moins égal à cent cinquante heures.

L'intervalle de temps compris entre deux repos ininterrompus ne doit pas être supérieur à dix-sept heures. Cette période ne doit pas contenir plus de douze heures de service effectif; toutefois, la durée du service effectif peut être augmentée d'une demi-heure au maximum, à la condition que la durée du grand repos suivant soit portée à douze heures au moins.

Exceptionnellement, pour les agents dont le service ne comporte pas de découchers hors de la résidence, la durée moyenne du service effectif est fixée à onze heures au plus et celle du grand repos à neuf heures au moins.

Sont seuls considérés comme grands repos ceux ayant une durée ininterrompue de neuf heures au moins à la résidence de l'agent et de sept heures au moins hors de la résidence. Il ne doit pas y avoir plus de deux grands repos consécutifs inférieurs à neuf heures, et la durée totale de deux grands repos consécutifs quelconques doit être de seize heures au moins.

*b*) **Grands repos congés.** — Tous les quinze jours en moyenne, il doit y avoir, à la résidence, un grand repos[1] de vingt-quatre heures au moins, l'intervalle entre deux de ces repos consécutifs ne peut être supérieur à trente jours. Durant ces grands repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence. Ces jours de repos ne seront comptés que pour dix heures dans le calcul de la moyenne par quinzaine dont il est parlé ci-dessus.

**Évaluation du travail effectif**[2]. — La durée du service effectif des agents des trains se compose de la somme des éléments ci-après :

[1] Voir mécaniciens et chauffeurs. — Grands repos congés. — Note 1, p. 155.

[2] Voir mécaniciens et chauffeurs. — Évaluation du travail effectif. — Note 3, p. 156

1° Les temps alloués pour les opérations que les agents peuvent avoir à effectuer avant le départ ou après l'arrivée des trains; ces temps sont fixés dans les roulements par gare et par train ; lorsque l'intervalle entre l'arrivée d'un train et le départ du suivant ne dépasse pas une heure et demie, cet intervalle est compté entièrement comme travail;

2° La durée du parcours des trains prévue à l'horaire; toutefois, pour les trains désignés au livret de marche comme trains de voyageurs rapides ou express, trains légers ou trains-tramways ne faisant pas le service des bagages et dans lesquels les agents du train ne sont pas chargés de la délivrance ou du retrait des billets, trains de marchandises rapides ou directs (P. V. et G. V.), le temps du parcours est compté avec une réduction de 10 0/0 (1/10), afin de tenir compte du service moins chargé.

On compte enfin comme service effectif le quart du temps pendant lequel un agent reste inoccupé à la gare, *à disposition*, en attendant qu'il reçoive l'ordre éventuel de partir.

**Dérogations.** — Il ne peut être dérogé[1], dans les tableaux de roulement ou dans le service des trains facultatifs, aux prescriptions ci-dessus, relatives à la durée du travail et des repos que dans des cas spéciaux pleinement justifiés par les nécessités du service, et sous réserve, pour les roulements du service normal, de l'autorisation de l'Administration.

Si en service, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des agents des trains excède les limites prescrites par le présent arrêté, chaque compagnie doit en informer le service du Contrôle par un compte rendu envoyé le 10 de chaque mois pour le mois précédent.

## § 3. — Agents des gares, stations et haltes, dont le service intéresse la sécurité des trains ou des manœuvres.

**Durée du travail et grand repos journalier.** — La durée du service *effectif* de ces agents ne peut excéder douze heures par vingt-quatre heures.

[1] Voir mécaniciens et chauffeurs. — Dérogations. — Note 1, p. 157.

Le grand repos journalier a une durée ininterrompue de neuf heures au moins; cette durée peut être réduite à huit heures pour les agents logés dans les gares.

**Haltes-repas.** — En outre du grand repos journalier, des repos, d'une heure environ chacun, sont accordés aux agents, pour leur repas, vers le milieu et vers la fin de la journée.

**Repos congés.** — Tout agent a droit, chaque mois, à une journée ou à deux demi-journées de repos; deux journées de repos au maximum, afférentes à deux mois consécutifs, peuvent être cumulées; mais il ne doit y avoir en aucun cas un intervalle de deux mois sans journée de repos.

Une journée de repos comprend tout l'intervalle s'étendant entre deux nuits de repos consécutives. Une demi-journée de repos commence ou finit vers le milieu de la journée habituelle de travail, et doit précéder ou suivre immédiatement une nuit de repos.

Durant ces journées ou demi-journées de repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence.

**Service de nuit.** — Dans les gares qui comportent service de jour et service de nuit, la période continue de service de nuit ne doit pas comprendre plus de quatorze nuits consécutives. Les agents alternant pour le service de jour et celui de nuit bénéficient, à chaque changement de service, d'un grand repos ininterrompu de vingt-quatre heures au moins, mais ils n'ont pas droit aux repos congés mensuels dont il vient d'être parlé.

Pour les grandes gares à service chargé, le Ministre des Travaux publics pourra prescrire aux compagnies de réduire la période d'alternement à une durée inférieure à quatorze nuits, jusqu'à un minimum de sept nuits consécutives.

**Dérogations.** — Il ne peut être dérogé aux prescriptions ci-dessus que dans des cas spéciaux pleinement justifiés par les nécessités du service et, sous réserve, pour les tableaux

du service normal, de l'autorisation de l'Administration.

Toutefois, aucune dérogation aux prescriptions relatives aux repos congés et au service de nuit ne sera autorisée.

Pour les petites gares ou haltes ne comportant qu'un seul agent, qui ne sont pas desservies par plus de trois trains par jour dans chaque sens, et dont le trafic est assez faible pour que l'agent, logé dans la gare, ait en fait de longues périodes d'inaction pendant la journée, cet agent pourra, par dérogation à l'article 2 de l'arrêté du 23 novembre 1899, être astreint à une durée de présence excédant douze heures par vingt-quatre heures sans que son grand repos journalier puisse être inférieur à huit heures. La liste de ces petites gares sera soumise par chaque réseau à l'approbation du service du contrôle ; des modifications pourront y être prescrites à toute époque.

Si en service, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des agents excède les limites prescrites par le présent arrêté, chaque compagnie doit en informer le service du contrôle par un compte rendu envoyé le 10 de chaque mois pour le mois précédent.

### § 4. — Agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies

**Durée du travail et grand repos journalier.** — La durée du travail *effectif* des agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies ne peut excéder douze heures par vingt-quatre heures.

Le grand repos journalier a une durée ininterrompue de neuf heures au moins, qui peut être réduite à huit heures pour les agents logés dans l'enceinte du chemin de fer. Cette durée est portée à dix heures au moins pour les agents qui, ayant leur femme garde-barrière, sont exposés à se lever la nuit à l'appel du public.

**Halte-repas et repos supplémentaire.** — Un repos d'une heure environ est accordé aux agents vers le milieu de la journée pour leur repas qui est pris sur place. Il est accordé

en outre, lorsque la durée du travail effectif dépasse onze heures, un repos supplémentaire d'une demi-heure environ, soit le matin, soit l'après-midi.

**Repos congés.** — Tout agent a droit, chaque mois, à une journée ou à deux demi-journées de repos; deux journées de repos au maximum afférentes à deux mois consécutifs peuvent être cumulées; mais il ne doit y avoir, en aucun cas, un intervalle de deux mois sans journée de repos.

Une journée de repos comprend tout l'intervalle s'étendant entre deux nuits de repos consécutives.

Une demi-journée de repos commence ou finit vers le milieu de la journée habituelle de travail et doit précéder ou suivre immédiatement une nuit de repos.

Durant ces journées ou demi-journées de repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence.

**Service de nuit.** — Dans les postes qui comportent service de jour et service de nuit et qui sont desservis par des hommes, la période continue de service de nuit ne doit pas comprendre plus de 14 nuits consécutives. Les agents alternant pour le service de jour et le service de nuit bénéficient, à chaque changement de service, d'un repos ininterrompu de vingt-quatre heures au moins, mais ils n'ont pas droit aux repos congés dont il est parlé ci-dessus.

**Dérogations.** — Il ne peut être dérogé aux prescriptions qui précèdent que dans des cas spéciaux pleinement justifiés par les nécessités du service et sous réserve, pour les tableaux du service normal, de l'autorisation de l'Administration. Toutefois aucune dérogation aux dispositions relatives aux repos mensuels et au service de nuit ne sera admise.

Si en service, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des agents excède les limites prescrites par le présent arrêté, chaque compagnie doit en informer le service du contrôle par un compte rendu envoyé le 10 de chaque mois pour le mois précédent.

## § 5. — Gardes-sémaphores, bloqueurs, aiguilleurs de pleine voie, gardes-barrières en faction permanente aux barrières.

**Durée du travail et grand repos journalier.** — La durée du service *effectif* des gardes-sémaphores, bloqueurs, aiguilleurs de pleine voie et des gardes-barrières en faction permanente aux barrières ne peut excéder douze heures par vingt-quatre heures.

Le grand repos journalier a une durée ininterrompue de neuf heures au moins, qui peut être réduite à huit heures pour les agents logés par la compagnie à proximité de leur poste.

Ces postes sont munis d'un abri chauffé où les agents peuvent prendre leurs repas.

**Repos congés.** — Les dispositions relatives aux repos congés des agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies sont également applicables aux gardes-sémaphores, bloqueurs, etc.

**Service de nuit.** — Dans les postes qui comportent service de jour et service de nuit et qui sont desservis par des hommes, la période continue de service de nuit ne doit pas comprendre plus de 14 nuits consécutives. Les agents alternant pour le service de jour et le service de nuit bénéficient, à chaque changement de service, d'un repos ininterrompu de vingt-quatre heures au moins, mais ils n'ont pas droit aux repos congés mensuels dont il est parlé ci-dessus.

Les postes de gardes-barrières, en faction permanente, et ceux de gardes-sémaphores peuvent être desservis, sans alternance, le jour, par une femme, et, la nuit, par un homme.

Ces agents ont droit, chaque mois, à un repos congé ininterrompu de trente-six heures. Dans le cas où les agents d'un même poste sont le mari et la femme, ils bénéficient

simultanément de ce grand repos, pendant vingt-quatre heures, s'ils le désirent.

Ils n'ont pas droit à d'autres repos congés.

**Dérogations.** — Mêmes dispositions qu'en ce qui concerne les agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies.

Remarque importante. — Par mesure d'ordre public les articles 8 des arrêtés des 4 et 23 novembre 1899, et l'article 9 de l'arrêté du 10 octobre 1901 relatifs à la durée du travail des agents des diverses catégories dont il a été parlé, stipulent qu'en *aucun cas et sous aucun prétexte* les agents des chemins de fer ne peuvent invoquer la prolongation de la durée de leur travail pour abandonner le service public qu'ils sont chargés d'assurer. Mais ils doivent rendre compte à leur chef, aussitôt que possible, de toutes les dérogations qui se sont produites au cours de leur travail, en inscrivant leurs observations sur un registre spécial ouvert à cet effet dans chaque gare.

## CHAPITRE II

## INGÉNIEUR EN CHEF DU CONTROLE DU TRAVAIL

L'ingénieur en chef du contrôle du travail est le plus haut fonctionnaire de cette branche spéciale du contrôle. Il est sous les ordres directs du Ministre.

Placé à la tête de l'ensemble des services de contrôle du travail dans les réseaux, il est chargé d'en assurer la surveillance générale.

Ses attributions comprennent notamment[1] :

*a*) La surveillance de l'application des lois, décrets et arrêtés ministériels concernant la durée du travail et des repos des agents ;

*b*) La surveillance de l'application des lois, décrets et arrêtés ministériels concernant l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans l'enceinte des chemins de fer ;

*c*) L'examen des projets de construction, d'extension et de modification des corps de garde, dortoirs et réfectoires des agents, en ce qui concerne les dispositions relatives à l'hygiène ;

*d*) L'examen des règlements des caisses de retraites, de prévoyance, de secours, etc. ;

*e*) L'instruction des réclamations des agents contre les compagnies.

Il centralise les renseignements qui lui sont fournis pour chaque réseau, par les ingénieurs ordinaires et les contrôleurs du travail, et s'attache à imprimer aux services de contrôle une unité de vue aussi complète que le permettent

[1] Arrêté du 15 avril 1902, art. 2, § 3.

les conditions d'exploitation spéciales à chacun des réseaux.

**Comptes rendus mensuels.** — Il reçoit les comptes rendus mensuels que les compagnies doivent, aux termes des articles 7 des arrêtés de 1899 et 8 de l'arrêté de 1901, faire parvenir au service du contrôle, pour mentionner les dépassements de la durée du travail qui sont intervenus en service, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles. On sait que ces comptes rendus doivent être envoyés par les compagnies à l'ingénieur en chef du contrôle du travail le 10 de chaque mois pour le mois précédent. Ils font ressortir les différences entre le travail prévu et le travail réellement effectué.

Sur le vu de ces comptes rendus, l'ingénieur en chef du contrôle du travail prescrit aux compagnies de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître sans retard les causes permanentes qui amèneraient des dérogations réitérées aux prescriptions des arrêtés et circulaires réglementant la durée du travail. Il informe l'Administration des suites données à ces observations, et propose en outre les mesures nécessaires pour compléter celles déjà prises par la compagnie dans le cas où il les jugerait insuffisantes.

**Tableaux de roulements et de service.** — L'ingénieur en chef du contrôle du travail est délégué, d'une façon permanente, par le Ministre des Travaux publics, pour statuer sur les modifications aux tableaux de roulements des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, en dehors des revisions générales et périodiques de la marche des trains.

Il reçoit des ingénieurs ordinaires :

1° Les relevés de vérification des tableaux de roulements et de service affichés dans les dépôts, gares, stations, etc., destinés à constater si ces tableaux sont conformes aux prescriptions réglementaires pour tout le personnel dont le service intéresse la sécurité publique ;

2° Les rapports ou procès-verbaux, constatant si les tableaux de roulements et de service sont affichés d'une façon apparente aux emplacements désignés, si ces tableaux

sont exactement suivis, si les repos prévus sont réellement observés, si les temps comptés comme travail avant le départ et après l'arrivée des trains sont justement évalués sur les roulements ;

3° Les rapports ou procès-verbaux constatant si, pour les agents dont le service comporte un travail de jour et de nuit, les alternances sont régulièrement observées.

**Dérogations.** — Il transmet au Ministre, avec son avis, les demandes de dérogation aux roulements et tableaux du service normal, d'une part pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, d'autre part, pour les agents des gares et de la voie.

Il approuve les listes des petites gares ou haltes, à faible trafic, dans lesquelles l'agent unique qui assure le service peut, lorsqu'il est logé dans la gare, être astreint, par dérogation à l'article 2 de l'arrêté du 23 novembre 1899, à une durée de présence supérieure à douze heures par vingt-quatre heures, sans toutefois que son grand repos journalier puisse être inférieur à huit heures.

**Registres de réclamations.** — L'ingénieur en chef veille à ce que les ingénieurs ordinaires et les contrôleurs du travail s'assurent fréquemment que les registres de réclamations dont la tenue est obligatoire dans les dépôts, gares, stations et haltes, sont bien d'une façon permanente à la disposition du personnel de la compagnie.

Il veille en outre à ce que les contrôleurs du travail visent régulièrement les registres de réclamations à chacun de leurs passages dans les gares, et fassent avec le plus grand soin le relevé des plaintes qui y sont inscrites.

**Plaintes et réclamations.** — Il reçoit des ingénieurs ordinaires de chaque réseau, les copies des plaintes inscrites sur les registres et en même temps le résultat des enquêtes faites tant par les ingénieurs que par les contrôleurs du travail au sujet de chacune d'elles.

Il fait procéder par les ingénieurs et les contrôleurs du réseau intéressé, aux enquêtes sur les plaintes qui peuvent

lui être adressées directement[1] ou avoir été adressées au Ministre. Il transmet à l'Administration supérieure le résultat des enquêtes ouvertes sur les unes et les autres de ces plaintes. Il y joint son avis sur la suite qu'elles lui paraissent devoir comporter, et ses propositions au sujet des modifications de service qu'elles lui semblent devoir entraîner.

Il veille à ce que la suite donnée à ces plaintes par les compagnies soit conforme aux instructions ou injonctions qui leur ont été adressées.

Il instruit de même les plaintes qui lui sont envoyées par les syndicats ou associations d'agents de chemins de fer, et les informe directement des réponses à leurs réclamations.

Il accorde autant que possible un jour d'audience par mois aux administrateurs de ces syndicats ou associations.

**Procès-verbaux de contravention.** — Il reçoit et fait transmettre aux parquets les procès-verbaux de contravention aux prescriptions réglementant le travail sur les chemins de fer.

Il fait faire le relevé des décisions judiciaires intervenues sur les procès-verbaux de contravention, et, au besoin, fait prendre copie des jugements ou arrêts qui ont été rendus.

On sait, en effet, que les conditions dans lesquelles les arrêtés, portant réglementation de la durée du travail des agents des chemins de fer ont été édictés, suivant les formes prescrites par les articles 56 et 64, et par application directe de l'article 68 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, leur assurent la sanction du titre III de la loi du 15 juillet 1845, et notamment de son article 21.

**Comités du travail.** — L'ingénieur en chef du contrôle du ravail préside les Comités du travail des chemins de fer de État. Il peut se faire suppléer, en cas d'absence ou d'empêement, par un des ingénieurs placés sous ses ordres[2].

[1] Notamment par les délégués des Comités du travail du réseau de l'Etat.

[2] Arrêté du 15 avril 1902.

## CHAPITRE III

## INGÉNIEURS ORDINAIRES DES PONTS ET CHAUSSÉES OU DES MINES

On a déjà parlé du rôle des ingénieurs ordinaires en tant que fonctionnaires attachés aux services du contrôle de la voie et des bâtiments et du contrôle de l'exploitation technique; il reste à examiner leurs attributions en qualité de fonctionnaires attachés au service du contrôle du travail.

Depuis la réorganisation résultant du décret du 11 mars 1902, c'est aux ingénieurs ordinaires qu'appartient, dans chaque réseau, la surveillance générale de l'exécution des prescriptions réglementant le travail, et leur rôle, à ce point de vue, est devenu plus important qu'autrefois, puisqu'ils occupent aujourd'hui dans leur réseau le rang le plus élevé parmi les fonctionnaires du contrôle du travail.

Ils représentent auprès de chaque compagnie l'ingénieur en chef du contrôle du travail et de ce fait, bien qu'ils ne soient pas chefs de service et n'aient pas, en principe, de décision à prendre par eux-mêmes, il est bien évident qu'ils pourront, néanmoins, être amenés, le cas échéant, à faire acte d'autorité propre, sauf à rendre compte immédiatement à l'ingénieur en chef des mesures que des circonstances urgentes les auraient conduits à prescrire.

D'une façon générale, les ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation technique, et éventuellement ceux du contrôle de la voie et des bâtiments[1] ont à seconder, dans le réseau, l'action que l'ingénieur en chef du contrôle du travail est appelé à exercer sur l'ensemble des compagnies.

A cet effet, ils sont chargés, avec le concours des contrôleurs du travail sous leurs ordres, de veiller à la stricte application des lois, décrets et arrêtés ministériels concer-

[1] On a vu, en effet, que les termes du décret du 11 mars 1902 permettaient de les charger du service du contrôle du travail au même titre que les ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation technique.

nant la durée du travail et des repos des agents ainsi que l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans l'enceinte du chemin de fer[1].

**Constatations et vérifications.** — Tout en se renseignant principalement par leurs subordonnés sur tout ce qui intéresse la surveillance du travail, les ingénieurs ordinaires doivent en outre, le plus souvent possible, procéder à des constatations et vérifications personnelles, en vue de se rendre compte des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des divers agents.

Aux termes de la circulaire du 2 février 1900, il sont chargés notamment de constater si les tableaux de roulements et de service sont exactement suivis, si les repos prévus sont réellement observés, si les temps comptés comme travail avant le départ et après l'arrivée des trains sont justement évalués sur les roulements.

Ils ont à vérifier, dans les gares, stations, haltes, dépôts et postes des agents de la voie, si les tableaux de présence, tableaux de roulements et de service sont affichés d'une façon apparente et s'ils sont conformes aux prescriptions réglementaires.

Ils s'assurent que les registres de réclamations sont bien à la disposition[2] des agents dans les endroits désignés. Ils constatent s'ils sont visés régulièrement par les contrôleurs du travail lors de leurs passages dans les gares et dépôts et contrôlent, à l'occasion, par une lecture sommaire des plaintes qui y sont inscrites, si le relevé en est minutieusement opéré par ces agents du contrôle.

**Enquêtes et transmissions.** — Avec le concours des contrôleurs du travail, les ingénieurs ordinaires instruisent toutes les affaires ressortissant au contrôle du travail des agents de

[1] Arrêté du 15 avril 1902 (art. 3).

[2] Ils doivent veiller notamment à ce que ces registres ne soient pas déposés dans le bureau d'un chef de service de la compagnie ou dans tout autre lieu où la présence permanente d'un supérieur serait pour les agents un obstacle à la faculté, qui leur est formellement reconnue, de mentionner sur ces registres, en toute liberté, les réclamations qu'ils peuvent avoir à formuler.

leur réseau; procèdent aux enquêtes sur les plaintes et réclamations, tant celles qui leur sont transmises par l'ingénieur en chef, que celles relevées sur les registres, et transmettent le résultat des enquêtes, avec leur avis, au chef de service du contrôle.

Lorsque les comptes rendus mensuels qui doivent être adressés par les compagnies à l'ingénieur en chef du contrôle du travail mentionnent des dépassements de durée de travail intervenus en service, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, ils notifient à la compagnie les mesures qu'elle aura à prendre pour faire disparaître les causes permanentes qui amènent des dérogations réitérées aux prescriptions réglementant le travail. Ils veillent à la prompte exécution de ces mesures et en rendent compte à l'ingénieur en chef.

Ils lui transmettent les procès-verbaux d'infractions dressés par les contrôleurs du travail ou par les conducteurs des ponts et chaussées ou contrôleurs des mines en remplissant les fonctions.

Ils adressent à l'ingénieur en chef, avec leur avis, les demandes formées par la compagnie en vue d'obtenir l'autorisation de déroger temporairement, pour nécessités justifiées, aux roulements et tableaux du service normal.

Ils tiennent l'ingénieur en chef au courant de tous les événements intéressant le service, et lui signalent les modifications qui leur paraissent pouvoir être utilement apportées à la réglementation existante. Ils lui transmettent enfin avec leur avis, toutes les affaires concernant le personnel du contrôle du travail (propositions d'avancement, congés, changements de résidence, indemnités diverses, etc.).

**Tournées.** — Les ingénieurs ordinaires font de fréquentes tournées sur le réseau, tant pour effectuer les constatations et vérifications dont ils sont chargés, que pour se rendre compte de la marche générale du service et veillent notamment à ce que les contrôleurs du travail s'acquittent activement de leurs fonctions.

**Comités du travail.** — En cas d'absence ou d'empêchement de l'ingénieur en chef du contrôle du travail, ils sont appelés à présider les comités du travail du réseau de l'État.

## CHAPITRE IV

## CONTROLEURS DU TRAVAIL

Aux termes de l'article 3 du décret du 11 mars 1902, les contrôleurs du travail sont spécialement chargés de surveiller l'exécution des prescriptions concernant la réglementation du travail des agents des chemins de fer.

Ils sont chargés, en outre, conformément à l'article 1er de l'arrêté ministériel du 15 avril 1902[1] de la surveillance de l application des lois, décrets et arrêtés relatifs à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs dans l'enceinte des chemins de fer.

Placés en contact journalier avec les agents actifs des compagnies, dont ils sont pour ainsi dire appelés à partager l'existence, en exerçant sur eux une surveillance de tous les instants, les contrôleurs du travail sont bien les fonctionnaires du contrôle les mieux placés pour se rendre un

1. L'article 1er de l'arrêté du 15 avril 1902 est ainsi conçu :

Les affaires rentrant dans les attributions du contrôle du travail des agents de chemins de fer sont les suivantes :

*a*) Surveillance de l'application des lois, décrets et arrêtés ministériels concernant la durée du travail et des repos des agents ;

*b*) Surveillance de l'application des lois, décrets et arrêtés ministériels concernant l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans l'enceinte du chemin de fer ;

*c*) Examen des projets de construction, d'extension et de modification des corps de garde, dortoirs et réfectoires des agents, en ce qui concerne les dispositions relatives à l'hygiène ;

*d*) Examen des règlements des caisses de retraites, de prévoyance, de secours, etc. ;

*e*) Instruction des réclamations des agents contre les compagnies.

compte exact des conditions dans lesquelles s'accomplit le travail sur les chemins de fer.

L'importance de leur mission ne saurait échapper à personne. C'est, en effet, de leurs investigations et constatations que dépend l'exécution plus ou moins rigoureuse des dispositions réglementant le travail ou concernant l'hygiène ; c'est d'après leurs rapports et procès-verbaux que l'Administration peut juger de l'observation plus ou moins stricte de ses instructions et prescrire les modifications qu'il pourrait y avoir lieu, le cas échéant, d'apporter aux prescriptions en vigueur, et on peut dire, en quelque sorte, que ces agents forment la cheville ouvrière du contrôle du travail.

Dans la séance du 18 décembre 1899, le Ministre s'exprimait ainsi, à la Chambre des députés, sur le rôle des contrôleurs du travail :

« Ils ne doivent pas être des fonctionnaires attachés au « bureau; il est nécessaire, au contraire, qu'ils soient des « fonctionnaires essentiellement actifs.

« Je désire qu'ils soient constamment sur les réseaux et « qu'ils apportent directement au Ministre des Travaux publics « les résultats de leurs investigations. Je suis convaincu que, « par cette surveillance incessante, qui ne s'arrêtera jamais, « nous exercerons sur les compagnies, dans les détails et « dans l'ensemble, un contrôle très efficace, dont j'attends le « plus grand bien et pour mon Administration et pour le « public. »

Leurs attributions en ce qui concerne la surveillance de la durée du travail et des repos des agents, se trouvent toutes tracées par les arrêtés de 1899 et de 1901, dont ils ont à assurer l'exécution jusque dans leurs moindres détails. D'ailleurs les mesures mêmes de contrôle prévues dans ces arrêtés indiquent nettement les points principaux sur lesquels devra porter spécialement leur attention, ce sont les tableaux de roulements et de service et les registres de réclamations.

**Tableaux de roulements et de service.** — Les contrôleurs du travail ont à s'assurer, au cours de leurs tournées, que les tableaux de roulements et de service sont affichés d'une

façon apparente dans les dépôts, les gares et les postes des agents de la voie.

Ils vérifient si les indications portées sur ces tableaux sont conformes aux prescriptions réglementaires relatives à la durée du travail et des repos de tout le personnel dont le service intéresse la sécurité publique.

Ils s'assurent que ces tableaux sont exactement suivis, que les repos prévus sont réellement observés, que les temps comptés comme travail avant le départ et après l'arrivée des trains sont justement évalués sur les roulements.

Pour les agents dont le service comporte un travail de jour et de nuit, ils vérifient si les alternances sont régulièrement effectuées et si ces agents bénéficient bien, à chaque changement de service, d'un grand repos ininterrompu de vingt-quatre heures au moins.

Pour le personnel des postes de gardes-barrières en faction permanente et des postes de gardes-sémaphores desservis sans alternance, le jour par une femme et la nuit par un homme, ils vérifient si les grands repos mensuels de trente-six heures ou vingt-quatre heures auxquels ces agents ont droit leur sont bien accordés.

**Registres de réclamations.** — Les contrôleurs du travail doivent apporter un soin tout particulier à l'examen des registres de réclamations qui leur serviront de guide dans la recherche des contraventions ou dérogations et qui leur fourniront les indications les plus précieuses sur les points faibles que la réglementation en vigueur pourrait présenter. Ils ont à s'assurer d'abord que, par leur emplacement, ces registres sont bien réellement à la disposition des agents et que ces derniers ont toute liberté et toutes facilités pour y inscrire leurs observations.

Ils apposent leur visa sur ces registres à chacun de leurs passages dans une gare ou un dépôt, ils prennent copie des plaintes qui y sont inscrites et les transmettent à l'ingénieur ordinaire avec les résultats de l'enquête sommaire faite par eux sur les faits signalés.

**Enquêtes.** — Ils procèdent également à une première enquête sur les infractions qui peuvent leur être signalées par les agents de la compagnie et en rendent compte; ils instruisent en outre les affaires ainsi que les plaintes et réclamations de toute nature qui leur sont transmises par les ingénieurs ordinaires du contrôle.

**Constatation des infractions.** — *a) Durée du travail.* — Toutes les infractions à la réglementation de la durée du travail des agents, dont le service intéresse la sécurité publique, doivent être rigoureusement constatées et être, de la part des contrôleurs du travail, l'objet d'un procès-verbal dressé par application de l'article 68 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, procès-verbal auquel l'article 76 de ladite ordonnance permet de réserver la sanction de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. Les conséquences de ces infractions peuvent être trop préjudiciables à la sécurité publique pour qu'il n'y ait pas lieu de les réprimer avec sévérité; aussi, dans une circulaire du 2 février 1900, le Ministre des Travaux publics a-t-il nettement manifesté sa manière de voir à ce sujet et rappelé qu'il attachait un grand intérêt à ce que toutes les infractions fussent poursuivies conformément aux lois.

Quant aux infractions à la réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer dont le service n'intéresse pas la sécurité publique, c'est-à-dire des travailleurs employés dans les ateliers des compagnies et leurs dépendances, elles ne peuvent résulter que de la non-exécution des lois des 9 septembre 1848, 2 novembre 1892 modifiées toutes deux par la loi du 30 mars 1900 et des règlements d'administration publique rendus pour l'application de ces lois. Aux termes de l'article 17 de la loi de 1892, la surveillance de l'exécution des lois précitées est spécialement réservée aux inspecteurs du travail dans l'industrie; mais, en ce qui concerne les ateliers des compagnies de chemins de fer, ils n'ont à y surveiller que l'application des lois du 2 novembre 1892 et du 30 mars 1900, en sorte que les ateliers dont le personnel ne comprend pas de travailleurs âgés de moins de dix-huit ans, ne sont pas visités par ces fonc-

tionnaires et, jusqu'à ce jour, personne ne paraît avoir été chargé d'y assurer l'exécution des dispositions réglementant la durée du travail. Il semblerait donc fort utile que les contrôleurs du travail fussent investis de ce rôle; mais il faudrait alors qu'une loi spéciale vînt leur attribuer les pouvoirs nécessaires pour constater, dans les ateliers, les infractions à la durée du travail.

On sait, en effet, que les droits conférés au Ministre des Travaux publics comme chef suprême du contrôle s'arrêtent là où la sécurité publique n'est plus en jeu et qu'il n'a aucun pouvoir de réglementation ou de surveillance en matière de travail du personnel des ateliers des compagnies. Ainsi s'explique, d'ailleurs, le silence de l'ordonnance de 1846 et du décret du 1er mars 1901, à ce point de vue particulier.

*b*) *Hygiène et sécurité.* — La réglementation du travail en matière d'hygiène et de sécurité découle des lois du 2 novembre 1892 (section V), 12 juin 1893 et des décrets des 13 mai 1893 et 10 mars 1894[1]. Mais, si l'article 4 de la loi du 12 juin 1893 a réservé spécialement aux inspecteurs du travail dans l'industrie la constatation des infractions à cette loi, en fait, jusqu'à ce jour, ils n'ont pas fait usage de ce droit dans l'enceinte des chemins de fer. Un avis, émis en 1894 par le Conseil d'État, et basé sur l'absence du mot « public » dans le texte de l'article 1er de la loi du 12 juin 1893, avait déclaré, en effet, que ladite loi n'était pas applicable aux ateliers des compagnies, en sorte que seuls les ateliers soumis à la loi de 1892 étaient contrôlés au point de vue de l'hygiène et de la sécurité pour l'exécution des dispositions insérées à sa section V.

L'arrêté du 15 avril 1902 qui charge les contrôleurs du travail de la surveillance de l'application des lois et décrets concernant l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans l'enceinte des chemins de fer paraît donc combler une lacune regrettable. Toutefois, ici également, tant qu'une loi spéciale n'aura pas accordé à ces agents, dans l'enceinte des

[1] Ce décret rendu pour l'application de la loi du 12 juin 1893, a été modifié par le décret du 14 juillet 1901.

chemins de fer, les pouvoirs conférés aux inspecteurs du travail, en dehors de la limite des voies ferrées, pour la surveillance de l'exécution des dispositions légales et réglementaires relatives à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs, leur rôle demeurera plus préventif que réellement efficace, en raison du manque de sanction réservé aux constatations qu'ils seront appelés à faire.

Le Ministre des Travaux publics ne tient non plus de la loi, en cette matière, aucun pouvoir de réglementation[1].

Quoi qu'il en soit, la voie nouvelle dans laquelle est entrée l'administration en vue d'arriver, par l'extension des attributions des contrôleurs du travail, à une réglementation générale effective du travail et des conditions du travail dans l'enceinte des chemins de fer permet de bien augurer de l'avenir, et il y a lieu d'attendre en toute confiance les résultats des études entreprises actuellement sur ces questions si complexes.

**Surveillance générale.** — En outre des attributions précitées les contrôleurs du travail sont chargés de recueillir tous les renseignements propres à éclairer l'Administration sur le travail des agents. Ils étudient notamment l'organisation adoptée par la compagnie afin d'assurer les divers services de la traction[2], ils se rendent compte de l'importance et des variations du personnel attaché à ces services.

Ils accompagnent fréquemment les mécaniciens et chauffeurs sur leurs machines et visitent autant que possible, une fois par an, les dépôts et ateliers du réseau ainsi que les dortoirs et réfectoires y attenant.

Ils profitent de ces tournées pour se rendre compte, sur place, des conditions dans lesquelles s'effectue le travail, de la façon dont les repos sont observés et s'assurent, en interrogeant les agents, que les prescriptions réglementant la durée du travail sont strictement appliquées.

[1] Les dispositions, figurant aux articles 15 et 60 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 modifiée, se justifient légalement par ce fait que, dans les hypothèses prévues auxdits articles, la sécurité publique est en jeu, à l'occasion du transport en chemin de fer.

[2] Arrêté du 26 octobre 1895, art. 14.

## CHAPITRE V

## COMITÉS DU TRAVAIL DU RÉSEAU DE L'ÉTAT

En vue d'assurer d'une façon de plus en plus complète, et au mieux des intérêts des travailleurs, l'exécution des dispositions législatives et réglementaires concernant le travail des agents des chemins de fer, le Ministre des Travaux publics a, par un arrêté du 13 février 1901, institué, sur le réseau de l'État, des Comités du travail. Ces Comités, composés en partie de délégués des agents et ouvriers intéressés, sont chargés de veiller à l'exécution des lois et réglements relatifs au travail.

Cette heureuse innovation, appelée dans l'avenir à être étendue à tous les réseaux, devait normalement trouver un premier champ d'application sur le réseau de l'État. Il était logique, en effet, que l'Administration expérimentât, sur son propre terrain, les méthodes nouvelles que le temps et l'expérience lui suggéraient dans la voie qu'elle poursuit du perfectionnement incessant des modes d'exploitation alliés à la protection des agents et à la garantie de leur bien-être.

Aussi est-ce exclusivement sur le réseau de l'État d'abord, que l'arrêté du 13 février 1901 a créé des Comités du travail.

La lettre ministérielle du 13 février 1901, par laquelle le Ministre transmet pour exécution, au directeur des chemins de fer de l'État, l'arrêté précité, indique trop bien les motifs qui ont conduit l'Administration à l'institution de ces Comités pour qu'on ne la cite pas intégralement. Elle est ainsi conçue :

En vous adressant, pour exécution, le texte de l'arrêté que je viens de signer, portant création de Comités du travail sur le réseau d'Etat, je crois utile de vous rappeler dans quel esprit cette institution a été conçue.

Elle procède de la méthode qui, déjà, dans mes efforts pour améliorer la réglementation des chemins de fer, m'a conduit à provoquer les avis des intéressés.

L'État moderne, tenu de satisfaire aux obligations multiples de services compliqués et délicats, a le plus grand intérêt à en rechercher le perfectionnement constant; il ne saurait y tendre mieux qu'en tenant compte, dans une juste mesure, des vœux et des réclamations de ceux pour qui ces services sont organisés et de ceux qui, par leur travail, contribuent à en assurer la marche.

Désormais les agents du réseau seront appelés à nommer des délégués qui, dans des Comités spéciaux, se rencontreront avec leurs supérieurs hiérarchiques pour veiller à l'exécution des lois et règlements intéressant le travail.

Je ne me dissimule pas les objections qu'on aurait pu faire à ce projet. L'industrie des chemins de fer présente des conditions particulières qui ne permettent pas de la soumettre aux dispositions établies pour les autres industries. La régularité de l'exploitation commerciale, la sécurité du public, exigent des agents, du sommet au bas de la hiérarchie, une discipline rigoureuse, qui, mieux encore que la continuité du rail, assure l'unité des services. Cette discipline doit être non seulement une règle, mais une habitude, donnant à l'ensemble une cohésion telle que chacun lors de la mobilisation, puisse fournir son effort sans trouble et sans à-coups.

Je n'ai pas méconnu la valeur de ces considérations. Elles ne m'ont pas conduit à abandonner l'idée d'une réforme que je tenais pour très utile en soi; mais elles m'ont servi à en choisir le champ d'application. Je suis certain, au surplus, que l'esprit de discipline ne souffrira aucun affaiblissement; il ne pourra que s'augmenter encore en devenant plus réfléchi, lorsque les agents, sans être mêlés à la conduite de l'exploitation, en verront de plus près toutes les difficultés et prendront davantage conscience de leurs droits.

L'institution des Comités du travail dans les chemins de fer n'acquerra son développement normal que par la pratique, et c'est sur ces résultats qu'il faudra la juger.

Il est donc bien naturel que j'en confie la première application au personnel supérieur de mon Administration dont je réponds. Le réseau d'État est, du reste, parfaitement préparé à cette tentative nécessaire. Vous avez su, par votre bienveillance et votre fermeté animer tout votre personnel du même esprit de discipline et de dévouement aux intérêts de l'État. Il en résulte entre les agents et leurs chefs une solidarité absolue et une confiance réciproque qui sont de nature à faciliter grandement le jeu du nouvel organisme. Je sais aussi que si quelques difficultés qu'il faut prévoir

surgissent au début, je puis compter sur vous pour les résoudre selon mes vues.

Vous connaissez les dispositions de l'arrêté. Les agents nomment pour trois ans leurs délégués, qui se réunissent aux chefs de service pour délibérer. Le mode d'élection et les questions accessoires qui s'y rattachent n'ont pas été déterminés : je vous ai laissé le soin d'y pourvoir. Une réglementation uniforme eût risqué de contrarier les exigences multiples de l'exploitation ; il vous appartiendra de fixer de votre autorité propre le meilleur système à suivre pour sauvegarder à la fois le droit de vote des agents et les intérêts du service, qu'il convient avant tout de respecter, et, sur ce point, toute latitude vous est laissée.

De même un pouvoir très général vous est confié pour régler les détails du fonctionnement proprement dit des Comités. Vous aurez, en cette matière, à compléter les règles posées par l'arrêté volontairement limité aux choses essentielles. Il entre dans mes intentions de faire un large appel à la collaboration des nouveaux conseils, et, loin de restreindre leurs attributions à la législation spéciale du travail dans les chemins de fer, mon désir est de les appeler à délibérer sur toutes les affaires ressortissant à la législation générale du travail. Dans ce domaine si vaste, l'autorité supérieure qui les saisira trouvera très utilement à occuper leur activité. Les membres des Comités pourront, de leur côté, présenter directement à l'assemblée les réclamations individuelles ou collectives qu'ils auront recueillies et dont la discussion sera très profitable au point de vue général. La force des avis des Comités proviendra de l'expérience journalière de leurs membres ; aussi est-il à peine besoin de faire remarquer que ces Comités ne pourront jamais comprendre que des agents en activité de service sur le réseau. Le but que je me propose ne saurait être atteint sans cette condition.

C'est avec une pleine confiance que je remets l'organisation nouvelle entre vos mains, sachant que votre dévouement et l'heureux esprit du personnel ne la laisseront pas infructueuse.

On étudiera maintenant l'organisation et les attributions des Comités du travail institués par l'arrêté du 13 février 1901[1].

**Sièges des Comités.** — Aux termes de l'article 1er, il est institué, sur le réseau des chemins de fer de l'État, un

[1] Les considérants de cet arrêté étaient ainsi conçus :

« Vu l'arrêté ministériel du 4 novembre 1899, réglementant la durée de travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs et des agents des trains ;

« Vu l'arrêté ministériel du 23 novembre 1899, réglementant la durée de travail et des repos des agents des gares, stations et

Comité du travail des chemins de fer, pour chacun des arrondissements d'exploitation du réseau. Les Comités siègent à Tours, à Nantes et à Saintes.

**Attributions des Comités.** — D'après l'article 2, les Comités du travail ont pour mission de veiller à l'exécution des lois, décrets, arrêtés ministériels et règlements concernant les heures de travail et de repos des mécaniciens et chauffeurs, des agents des trains, des agents des gares, stations et haltes, dont le service peut intéresser la sécurité des trains et des manœuvres, ainsi que des agents et ouvriers de la voie, des ateliers, des établissements relevant du service des approvisionnements généraux, et, généralement, de veiller à l'application de toutes les dispositions législatives et réglementaires concernant le travail.

**Composition.** — L'article 3 fixe ainsi qu'il suit la composition de chacun des Comités du travail, savoir :

1° L'ingénieur en chef du service de l'inspection générale (exploitation technique), président [1] ;
2° Les contrôleurs du travail du réseau avec voix délibérative pour les questions concernant leurs subdivisions ;
3° L'inspecteur principal de l'exploitation des chemins de fer de l'État ;

haltes, dont le service peut intéresser la sécurité des trains ou des manœuvres ;

« Vu le décret du 9 septembre 1848, relatif aux heures de travail dans les manufactures et usines ;

« Vu la loi du 30 mars 1900 sur le travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans les établissements industriels ;

« Vu les décrets du 25 mai 1878 et du 10 décembre 1895, portant organisation des chemins de fer de l'État ;

Sur le rapport du directeur des chemins de fer de l'État,

Arrête, etc.

[1] Aux termes de l'article 2 de l'arrêté du 15 avril 1902, l'ingénieur en chef du contrôle du travail des chemins de fer est appelé à présider les comités du travail du réseau de l'Etat. Il peut se faire suppléer, en cas d'absence ou d'empêchement, par un des ingénieurs placés sous ses ordres.

4° L'ingénieur de la voie et des bâtiments;
5° Le chef de traction;
6° L'ingénieur des ateliers;
7° Le garde-magasin du service des approvisionnements généraux;
8° Le chef de la division du personnel de la direction;
9° Un agent des trains de l'arrondissement;
10° Un agent des gares, stations et haltes de l'arrondissement;
11° Un agent ou un ouvrier du service des voies et des bâtiments de l'arrondissement;
12° Un agent ou un ouvrier des dépôts et réserves de l'arrondissement;
13° Un agent ou un ouvrier des ateliers et postes de visite de l'arrondissement;
14° Un agent ou un ouvrier du service des approvisionnements généraux.

Les délégués des agents et ouvriers sont élus pour trois ans par les agents et ouvriers de la catégorie à laquelle ils appartiennent dans l'arrondissement.

Lors de l'élection de chacun de ces délégués, il est procédé à l'élection d'un délégué suppléant[1].

L'inspecteur principal, l'ingénieur de la voie, le chef de traction, l'ingénieur des ateliers, le chef de la division du personnel et le garde-magasin, sont remplacés, en cas d'empêchement, par leur adjoint ou par le fonctionnaire, ou l'agent désigné pour les suppléer dans leur service; les délégués sont remplacés par leurs suppléants.

**Remplacement des membres.** — Conformément à l'article 4, les membres du Comité qui, pour une cause quelconque, cessent d'appartenir au réseau, cessent de plein droit de faire partie des Comités.

Si une vacance vient à se produire parmi les délégués dans l'année qui précède le renouvellement général des Comités, il ne sera pourvu au remplacement qu'à l'époque du renouvellement.

[1] Le mode d'élection des délégués et de leurs suppléants, leurs frais de déplacement et toutes les questions relatives à l'exécution du présent arrêté sont réglementés par des décisions du directeur des chemins de fer de l'État (art. 6).

**Élection des délégués.** -- Aux termes de l'article 5, sont électeurs et éligibles, tous les agents et ouvriers compris dans les catégories précitées[1], en fonctions depuis au moins six mois au moment de l'élection.

Les délégués nommés par les agents et ouvriers sont, à l'expiration de leur mandat, inéligibles pendant une période de trois années.

**Réunion des Comités.** — Chaque Comité se réunit, sur convocation de son président, une fois au moins par semestre, sauf décision ministérielle contraire.

Le président transmet dans les trois jours copie des délibérations du Comité au Ministre des Travaux publics et au directeur des chemins de fer de l'État (art. 7).

[1] Voir composition des Comités (p. 181 et 182).

# LIVRE VI

## CHAPITRE I

## EXERCICE DU DROIT DE CONTROLE

### SECTION I

### DROIT DE LIBRE CIRCULATION

Pour l'exercice de leurs attributions, les fonctionnaires et agents chargés de la surveillance devaient évidemment pouvoir circuler gratuitement sur le réseau au contrôle duquel ils sont attachés.

Ce droit de libre circulation est accordé :

1° Aux fonctionnaires et agents voyageant pour le service ;

2° Par extension : *a*) Aux fonctionnaires et agents porteurs d'un congé régulier ; *b*) aux fonctionnaires et agents nouvellement nommés allant rejoindre leur poste.

#### § 1. — Fonctionnaires et agents voyageant pour le service

Le droit de circulation sur les chemins de fer résulte pour les fonctionnaires du contrôle, de l'article 55, § 1, du cahier des charges qui est ainsi conçu :

« Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie. »

**Étendue et caractère du droit de libre circulation.** — En principe, les fonctionnaires ou agents chargés de la surveillance et du contrôle des chemins de fer en exploitation, ont le droit de parcourir librement tout le réseau; cela découle de l'article 23, § 3, de la loi du 15 juillet 1845, qui, en stipulant que les agents de surveillance pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer, leur confère naturellement le droit d'y circuler gratuitement.

Il ne faut donc pas voir dans ce droit de libre parcours une faveur accordée à ces fonctionnaires ou agents dans leur intérêt propre, mais bien une prérogative inhérente à leur qualité et une mesure sans laquelle ils seraient dans l'impossibilité d'exercer leurs fonctions.

D'autre part, la compétence de certains agents étant exclusivement territoriale et limitée à leur circonscription, il était inutile de leur laisser la faculté de circuler d'un bout à l'autre de la ligne. Cette liberté aurait même présenté de graves inconvénients, car elle leur aurait permis de s'absenter trop facilement de leur région au détriment de leur service. Aussi, par des circulaires en date des 28 juillet 1846 et 10 novembre 1847, le Ministre a décidé que les commissaires et autres agents du contrôle n'auraient le droit de libre circulation que dans l'étendue de leur circonscription et que celui qui voudrait en sortir ne pourrait obtenir son transport gratuit que sur réquisition écrite, adressée au chef de gare. L'Administration était ainsi mise à même de juger de l'opportunité de ce déplacement.

Toutefois, dit la circulaire du 21 janvier 1853, si l'Administration a limité le droit de parcours des agents de surveillance, c'est une mesure qui ne lie qu'elle seule et elle est toujours maîtresse de lever les entraves qu'elle a mises elle-même à l'exercice du droit de ses agents, lequel a été expressément réservé.

En un mot, l'exercice du droit a été limité, pour ordre, par l'Administration, mais le droit lui-même n'a pas été restreint.

**Cartes de libre circulation.** — L'Administration a décidé, d'ailleurs, par les circulaires des 6 octobre et 10 novembre 1847,

que les fonctionnaires ou agents dépendant du Ministère des travaux publics ne pourraient réclamer la circulation gratuite sur les chemins de fer qu'autant qu'ils seraient porteurs d'une carte de service délivrée et signée par le Ministre.

*a) Validité.* — Ces cartes renouvelées[1], chaque année, ne sont valables que dans l'étendue de la circonscription respective de chaque fonctionnaire ou agent et les limites de cette circonscription y sont nettement définies.

*b) Rédaction.* — Les cartes sont disposées de manière à permettre de mentionner, au besoin, le droit de circulation sur les machines, sur la voie, dans les gares, ateliers, etc., afin d'éviter toute difficulté aux fonctionnaires que leur spécialité appelle à surveiller ces dépendances du chemin de fer.

Les cartes délivrées aux conducteurs des ponts et chaussées, contrôleurs des mines, contrôleurs-comptables, contrôleurs du travail et commissaires de surveillance mentionnent le droit de monter dans toutes les voitures[2] et d'y occuper toutes places, moins celles dites « de luxe »; de monter sur les machines[3], de circuler sur la voie, dans les gares, stations et ateliers.

Toutefois, lorsqu'ils désirent monter dans un train qui ne contient pas de places libres dans les voitures de 1re classe, ils ne peuvent exiger l'adjonction d'une voiture spéciale de cette classe pour leur usage personnel[4].

Les cartes délivrées aux inspecteurs de l'exploitation commerciale leur donnent le droit de voyager dans les voitures (toutes places) et de circuler dans les gares et stations, mais ne comportent pas, comme celles des commissaires de surveillance, le droit de monter sur les machines et de circuler sur la voie et dans les ateliers.

En raison même de la nature des attributions des inspec-

[1] Circulaires des 23 avril 1849 et 12 décembre 1849.

[2] Circulaire du 23 avril 1849.

[3] Hors le cas exceptionnel d'accidents nécessitant un transport immédiat sur les lieux, il n'y a pas utilité pour les Commissaires à monter sur les machines et il est question de leur retirer l'usage permanent de ce droit.

[4] Circulaire du 26 décembre 1849.

teurs, cette faculté n'eût été évidemment d'aucune utilité pour eux.

*c) Visa des compagnies.* — Aux termes de la circulaire ministérielle du 10 novembre 1847[1], les cartes de circulation doivent être revêtues du visa du directeur de la compagnie ou d'un fonctionnaire de la direction.

Le libellé de ce visa, qui est d'ailleurs imprimé sur la carte, est le suivant :

*Vu pour être exécuté par les agents de la compagnie.*

Cette formalité a pour but de prévenir, de la part des agents de la compagnie, toute contestation au sujet de la validité de la carte quand le titulaire la présente au contrôle.

C'est la formule exécutoire de la compagnie.

## § 2. — Fonctionnaires en congé

Les fonctionnaires porteurs d'un congé régulier, jouissent du libre parcours sur leur réseau, même en dehors de leur circonscription[2].

Une circulaire du 9 septembre 1863 a fait ressortir les inconvénients qui résulteraient des absences irrégulières des fonctionnaires et a invité les chefs de service du contrôle à prendre les mesures nécessaires pour qu'il ne leur soit accordé, en dehors de l'intervention de leurs chefs, aucune carte de circulation gratuite sur les sections du réseau sur lesquelles ils n'ont aucune surveillance à exercer.

## § 3. — Fonctionnaires nouvellement nommés

Les fonctionnaires nouvellement nommés ont, sur présentation de leur commission ou de leur lettre de nomination[1], droit de circulation gratuite sur l'ensemble du réseau au contrôle duquel ils sont attachés.

[1] Voir également circulaire du 26 décembre 1849.
[2] Circulaire des 17-21 janvier 1853.

S'ils ont à emprunter des réseaux intermédiaires, ils peuvent, pour les traverser, obtenir des permis de service, par l'intermédiaire du directeur du contrôle de leur réseau, mais c'est pour eux une pure faveur que la compagnie est libre d'accorder ou de refuser; ils n'y ont aucun droit.

Ceux qui ont à employer la voie de mer pour se rendre à leur poste jouissent, à bord des paquebots, sur présentation de leur lettre de nomination ou de leur commission, des réductions consenties par les compagnies de navigation en faveur des fonctionnaires.

## SECTION II

### TOURNÉES RÉGLEMENTAIRES

**Directeur du contrôle technique.** — Le directeur du contrôle technique doit vérifier sur place le fonctionnement de l'exploitation du chemin de fer et le service des agents du contrôle. A cet effet, il fait, à des dates indéterminées, des tournées sur le réseau[1] et inspecte une fois au moins par an les principales entreprises de travaux et les principales gares[2].

**Ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments.** — L'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments doit faire de fréquentes tournées et visiter, une fois au moins par an, les lignes principales et gares du réseau[3], les bureaux des ingénieurs ordinaires placés sous ses ordres et, à l'occasion, les bureaux des commissaires de surveillance[3].

Il profite de ces tournées pour se rendre personnellement compte des mesures prises par la compagnie pour l'entretien et l'amélioration des voies ferrées et de leurs dépendances[4].

[1] Il peut désigner un des ingénieurs en chef placés sous ses ordres pour le remplacer dans la direction du service pendant ses tournées ou ses absences (Décret du 30 mai 1895, art. 3).

[2] Circulaire du 15 juin 1879; arrêtés des 20 mai 1893 (art. 12) et 26 octobre 1895.

[3] Arrêtés des 20 mai 1893 (art. 12) et 26 octobre 1895 (art. 14).

[4] Circulaire du 16 mai 1887.

**Ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique.** — L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique fait de fréquentes tournées et visite, une fois au moins par an, les bureaux des ingénieurs ordinaires placés sous ses ordres et, à l'occasion, les bureaux des commissaires de surveillance administrative.

Il profite de ces tournées pour se rendre personnellement compte des mesures prises par la compagnie pour la régularité, la sécurité et la commodité de l'exploitation [1].

**Contrôleur général de l'exploitation commerciale.** — Le contrôleur général visite au moins une fois par an les principales lignes et gares du réseau [2].

**Ingénieurs ordinaires du contrôle de la voie et des bâtiments et du contrôle de l'exploitation technique.** — Les ingénieurs ordinaires visitent, une fois au moins par trimestre, les lignes de quelque importance, une fois au moins par semestre toutes les lignes de leur arrondissement [3] et, à l'occasion, les bureaux des commissaires de surveillance.

**Inspecteurs de l'exploitation commerciale.** — Les inspecteurs de l'exploitation visitent [4] une fois au moins par trimestre, les lignes de quelque importance, et, une fois au moins par semestre, toutes les lignes de leur arrondissement.

Ils profitent de ces tournées pour inspecter les bureaux des commissaires de surveillance en résidence dans leur arrondissement [5].

**Commissaires de surveillance administrative.** — Les commissaires de surveillance doivent faire de fréquentes tournées et sont tenus de visiter toute leur circonscription une fois au moins par mois [1].

En raison même de la nature de leurs principales attribu-

[1] Circulaires ministérielles des 15 octobre 1881 et 16 mai 1887.
[2] Arrêté du 26 octobre 1895, art. 14.
[3] Circulaire du 16 mai 1887, arrêté du 20 mai 1893, art. 12.
[4] Arrêtés des 20 mai 1893, art. 12 et 26 octobre 1895, art. 14.
[5] Circulaire du 16 mai 1887.

tions, on peut dire que l'obligation pour ces fonctionnaires de faire de nombreuses tournées constitue un de leurs premiers devoirs.

Car, si la multiplicité des affaires contraint aujourd'hui les commissaires à un travail de bureau, chaque jour plus astreignant dans les grandes gares, ils n'en restent pas moins, dans l'esprit des lois et règlements qui ont présidé à leur institution, des agents actifs par excellence, dont les attributions peuvent se résumer en trois mots : voir, constater et rendre compte.

Il serait même à désirer, pour conserver aux fonctions des commissaires leur véritable caractère, que l'on pût arriver à restreindre le service de bureau au strict nécessaire.

**Conducteurs subdivisionnaires des ponts et chaussées et contrôleurs subdivisionnaires des mines.** — Les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines visitent au moins une fois par mois toutes les lignes de leur subdivision [1].

**Contrôleurs-comptables et contrôleurs du travail.** — D'après les instructions et les déclarations, faites à la Chambre des députés par le Ministre des Travaux publics, les contrôleurs-comptables et les contrôleurs du travail doivent être constamment sur les réseaux.

[1] Circulaire du 16 mai 1887, arrêté du 26 octobre 1895, art. 14.

## CHAPITRE II

## TENUE DES BUREAUX

**Généralités.** — Par suite de la circulaire ministérielle du 15 juin 1901, le service du contrôle, est le seul service de l'administration des ponts et chaussées, qui n'ait pas à tenir de registres de comptabilité. Jusqu'en 1901, l'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments était chargé du mandatement général des dépenses du personnel de l'ensemble des services. Mais à la suite de la réunion des services de contrôle au Ministère des Travaux publics, la circulaire précitée a stipulé qu'à l'avenir ces dépenses seraient mandatées par le service de la Comptabilité au Ministère, pour les agents en résidence à Paris, et, pour ceux habitant la province : ingénieurs, conducteurs, contrôleurs, commis et commissaires de surveillance, par les soins des ingénieurs en chef du service ordinaire de leurs départements respectifs, sur les crédits spéciaux mis à leur disposition à cet effet.

Les divers registres généralement usités dans les services de contrôle, et dont énumération suit, sont complétés par un répertoire.

La disposition des registres d'ordre, d'inventaire, matricules, et des répertoires est inspirée de celle des registres analogues prescrits par l'instruction du 20 décembre 1879 sur la tenue des bureaux des services des ponts et chaussées (Voir *Comptabilité des Travaux publics*[1], par E. Herbert, de la *Bibliothèque du Conducteur de Travaux publics*.)

[1] Registres d'ordre : A, des affaires diverses ; V, des permission, de voirie ; C, des contraventions (p. 330 et 339), Répertoires (p. 333), registres matricules (p. 335.)

## § 1. — Bureaux de la direction du contrôle technique

Registre AP. — Affaires générales et diverses relatives au personnel, comptabilité de l'État et des compagnies, budgets, vérification des dépenses, annuités, etc. Service général, circulaires et instructions concernant le personnel et la marche générale du service, etc.;

Registre AV. — Affaires relatives aux travaux en général, projets de la voie et des bâtiments, construction des lignes neuves et réclamations y relatives, etc.

Registre AE. — Affaires relatives au contrôle de l'exploitation technique, marche des trains, matériel, mouvement, réglementation et classification des passages à niveau, plaintes, vœux et réclamations concernant cette partie du service, affaires diverses, etc.

Registre EC. — Affaires relatives à l'exploitation commerciale, vœux, réclamations, etc.

Registre B. — Affaires relatives aux accidents d'exploitation et aux accidents de la voie, éboulements, avaries, etc.

Ces divers registres, n'ayant pas fait l'objet d'une réglementation ministérielle, ne sont mentionnés qu'à titre de simple indication.

Dans certains services, la direction du contrôle ne comporte qu'un seul registre A, pour l'ensemble des affaires, avec, toutefois, un répertoire spécial pour chaque branche du service.

En général, la formule d'un registre d'ordre d'une direction de contrôle comporte 11 colonnes.

Col. 1. — Numéros d'ordre.
— 2. — Date de l'enregistrement.
— 3. — Désignation sommaire de l'affaire.
— 4. — Date et analyse des lettres, rapports ou pétitions.
— 5. — Date de la demande de rapport ou de renseignement Nom de l'ingénieur en chef.
— 6. — Date de la rentrée de l'affaire ou de la réception des renseignements.

Col. 7, 8 et 9. — Dates et analyse des lettres ou rapports :
7. — De la compagnie.
8. — Des ingénieurs.
9. — Du directeur du contrôle.
— 10. — Date et analyse des décisions — (Indication des dates d'envoi et de retour des pièces).
— 11. — Observations.

D'autre part, l'un desdits services de direction tient un registre spécial pour les « congés »; et un autre consacre un livre uniquement aux « propositions de tarifs et visas ».

## § 2. — Bureaux de la direction du contrôle commercial

Registre T. — Ce registre d'ordre de la direction comporte 23 colonnes.

Col. 1. — Numéro d'ordre.
— 2. — Date de l'enregistrement.
— 3. — Désignation sommaire de l'affaire.
— 4. — Nombre de pièces.
— 5 à 14. — Réseaux intéressés : 5, Nord; 6, Est; 7, P.-L.-M.; 8, Orléans; 9, État; 10, Midi; 11, Ouest; 12, Ceinture; 13, Chemins de fer étrangers; 14, Divers.
— 15. — Date et origine de l'affaire.
— 16-17. — Demande de rapport ou de renseignements :
16. — Date.
17. — Désignation des fonctionnaires, etc.
— 18. — Date des lettres ou rapports du contrôleur général ou de la compagnie.
— 19. — Observations du directeur du contrôle commercial.
— 20. — Transmission au cabinet du directeur des chemins de fer.
— 21. — Numéro et date des rapports au Comité consultatif. Nom des rapporteurs.
— 22. — Observations.
— 23. — Date des décisions.

Registre G. — Correspondances adressées directement par des particuliers au Directeur du contrôle commercial et qui ne font pas l'objet de réclamations inscrites sur le registre T; correspondance avec les chambres de commerce.

Ce registre comporte 6 colonnes :

Col. 1. — Numéros d'ordre.
— 2. — Date de l'enregistrement.
— 3. — Noms des correspondants.
— 4. — Date et analyse des lettres.
— 5. — Suite donnée par le Directeur du contrôle commercial.
— 6. — Observations.

## § 3. — Bureaux du service central du controle du travail.

Registre A, n° 1. — Affaires diverses relatives au contrôle du travail des agents des compagnies; plaintes, réclamations, dérogations aux tableaux de roulements et de service; infractions à la réglementation du travail, etc.

Registre A, n° 2. — Affaires diverses relatives au personnel du contrôle du travail; demandes de congés, nominations; mutations, etc.

Registre des Comités du travail. — Affaires signalées par les délégués des comités du travail du réseau de l'État.

Le deuxième registre A est commun à tous les réseaux; mais il est tenu un premier registre A par réseau.

Chacun de ces registres comporte les colonnes suivantes :

Col. 1. — Numéro d'ordre.
— 2. — Date de l'enregistrement.
— 3. — Désignation sommaire de l'affaire.
— 4. — Date et analyse des lettres, rapports ou réclamations.
— 5. — Date de la demande de renseignements sur l'affaire.
— 6. — Date de la rentrée du renseignement.
— 7, 8 et 9. — Date et analyse :
7. — Des renseignements reçus.
8. — Des lettres, rapports, etc., du chef du service.
9. — De la décision prise au sujet de l'affaire.
— 10. — Observations.

## § 4. — Bureaux de l'ingénieur en chef de la voie et des batiments

Registre A. — Affaires diverses relatives au personnel, circulaires, travaux de la voie et des bâtiments, aliénations de terrains, etc.

Registre C. — Contraventions à la police des chemins de fer et de la grande voirie, etc.

Registre B. — Accidents de toute nature relatifs à la voie, avaries, éboulements, interruption de circulation, etc.

## § 5. — Bureaux de l'ingénieur en chef du controle de l'exploitation technique

Registre A. — Affaires diverses, personnel, circulaires, travaux en ce qui concerne les mesures de sécurité, marche de trains, horaires, matériel et traction, vœux, plaintes et réclamations concernant l'exploitation, etc.

Registre C. — Contraventions à la police des chemins de fer, etc.

Registre B. — Accidents d'exploitation, avaries au matériel, etc.

## § 6. — Bureaux du controleur général

Registre T. — Tarifs, taxes, détaxes, réclamations, traités, etc.

Registre A. — Affaires diverses, marche de trains, police des gares et stations, établissement de gares nouvelles, changement de dénomination, personnel, réclamations diverses, etc.

Registre C. — Contraventions à la police de la grande voirie et des chemins de fer, voyageurs sans billets, dépassements, déclassements, fausses déclarations de marchandises, etc.

Registre P. — Plaintes concernant l'exploitation commerciale, suites judiciaires, recours en grâce, etc.

Le registre T du contrôleur général comporte les 12 colonnes suivantes :

Col. 1. — Numéro d'ordre du registre de l'enregistrement général.
— 2. — Date de la reception.
— 3. — Désignation sommaire de l'affaire.
— 4. — Réseaux intéressés.
— 5 — Suite donnée par le contrôleur général.

Col. 6. — Date de la demande du rapport ou du renseignement.
— 7. — Date de la rentrée.
— 8, 9 et 10. — Dates et conclusions des lettres ou rapports :
8. — De la compagnie.
9. — Des inspecteurs de l'exploitation commerciale.
10. — Du contrôleur général, etc.
— 11. — Date et analyse des décisions : indication des dates de communication aux inspecteurs.
— 12. — Observations.

Pour le registre A, on utilise l'ancienne formule (11 col.) :

Col. 1 et 2. — Numéros d'ordre des registres :
1. — Du contrôleur général.
2. — Du directeur du contrôle.
— 3. — Date de l'enregistrement.
— 4. — Désignation sommaire de l'affaire.
— 5. — Date et analyse des lettres, rapports ou pétitions.
— 6. — Date de la demande du rapport ou du renseignement.
— 7. — Date de la rentrée de l'affaire ou de la réception des renseignements.
— 8 et 9. — Date et analyse des lettres ou rapports :
8. — De l'inspecteur.
9. — Du contrôleur général.
— 10. — Date et analyse des décisions : indication des dates d'envoi et de retour des pièces.
— 11. — Observations.

Le registre C comporte 14 colonnes :

Col. 1. — Numéros d'ordre.
— 2. — Date de l'enregistrement.
— 3. — Date des procès-verbaux.
— 4. — Noms et professions des délinquants.
— 5. — Noms et qualités des agents qui ont verbalisé.
— 6. — Désignation du point où la contravention a été commise.
— 7. — Nature de la contravention.
— 8. — Date de la sortie (Désignation du fonctionnaire à qui le procès-verbal a été adressé).
— 9. — Date de la rentrée de l'affaire.
— 10 et 11. — Date et analyse des rapports :
10. — Des inspecteurs.
11. — Du contrôleur.
— 12. — Autorités qui ont statué.
— 13. — Date et analyse des jugements, arrêtés ou ordonnances de non-lieu.
— 14. — Observations.

Le registre P comporte la formule suivante :

Col. 1. — Numéros d'ordre.
— 2. — Date de l'enregistrement.
— 3. — Date de l'inscription de la plainte.
— 4. — Désignation de la gare.
— 5. — Nom et domicile du plaignant.
— 6. — Objet de la plainte.
— 7. — Date de l'avis de l'inspecteur.
— 8. — Date et résumé de la réponse administrative.
— 9. — Observations.

## § 7. — Bureaux des ingénieurs

Les registres des ingénieurs ordinaires présentent les mêmes formules que ceux des ingénieurs en chef; toutefois ils comportent une colonne spéciale, relative à l'inscription du « numéro d'ordre du registre de l'ingénieur en chef »; de même que ce dernier registre comporte une colonne spéciale affectée aux « date et analyse des lettres ou rapports de l'ingénieur ordinaire ».

## § 8. — Bureaux des inspecteurs

Les registres des inspecteurs sont, en général, les mêmes que ceux du contrôleur général du réseau, avec les quelques modifications qui s'imposent.

C'est ainsi que, dans le registre A, les colonnes 1 et 2 concernent respectivement les numéros des registres de l'inspecteur et du contrôleur général.

D'autre part, la colonne 9 du registre du contrôleur général est supprimée, et la formule du registre correspondant de l'inspecteur ne comporte ainsi que 10 colonnes.

## § 9. — Bureaux des conducteurs et controleurs subdivisionnaires

Ces divers fonctionnaires tiennent un registre d'ordre unique, comportant les colonnes suivantes :

Col. 1 et 2. — Numéros d'ordre des registres :
1. — Du subdivisionnaire.
2. — De l'ingénieur ordinaire et de l'ingénieur en chef.
— 3. — Date de l'enregistrement.
— 4. — Désignation sommaire de l'affaire.
— 5. — Nom du pétitionnaire ou du délinquant, etc.
— 6. — Date et analyse des lettres, rapports ou pétitions.
— 7. — Date et analyse du rapport du subdivisionnaire.
— 8. — Date et analyse des décisions (Indication des dates de réception et de renvoi des pièces).
— 9 et 10. — Récolement :
9. — Date du procès-verbal.
10. — Date de l'envoi.
— 11. — Observations.

Le répertoire comporte 4 colonnes :

Col. 1. — Numéros du registre d'ordre.
— 2. — Noms des pétitionnaires, etc.
— 3. — Désignation des lieux.
— 4. — Objet : numéros des pages.

## § 10. — Bureaux des commissaires de surveillance

Registre d'entrées et de sorties. — Inscription de toutes les pièces reçues et envoyées.

Registre de correspondance. — Copie textuelle de tous les rapports, procès-verbaux, lettres, etc.

Livre-journal. — Constatations faites en service au triple point de vue : voie, service technique, exploitation commerciale. Ce registre a remplacé les rapports décadaires [1].

Dans chaque bureau il y a, en outre, un registre d'inventaire qui mentionne toutes les pièces, documents, ouvrages, etc., affectés à l'usage du bureau.

Le registre d'entrées et de sorties comporte 6 colonnes :

Col. 1. — Numéros d'ordre.
— 2. — Dates.
— 3. — Objet de la pièce.
— 4. — Provenance.
— 5. — Destination.
— 6. — Observations.

[1] Circulaire du 23 décembre 1892.

Le registre de correspondance présente la formule suivante :

Col. 1. — Numéro d'ordre de sortie.
— 2. — Dates.
— 3. — Destination des pièces.
— 4. — Transcription des pièces.

Dans certains services de contrôle, ce registre est remplacé en fait par un registre copie de lettres qui présente l'avantage incontestable de reproduire intégralement les pièces écrites par le commissaire alors que souvent, faute de temps, il ne peut recopier mot à mot sa correspondance journalière sur le registre. En outre, la transcription par le copie de lettres est beaucoup plus rapide que la transcription faite à la main sur le registre de correspondance et il serait à désirer qu'une décision ministérielle vînt en généraliser l'emploi et supprimer définitivement le registre de correspondance.

Le livre journal comporte 7 colonnes :

Col. 1. — Nom du commissaire de surveillance administrative.
— 2. — Dates des tournées.
— 3. — Numéros des trains utilisés.
— 4. — Arrêts aux gares ou stations.
— 5, 6 et 7. — Observations recueillies :
5. — Voie et bâtiments.
6. — Exploitation technique.
7. — Exploitation commerciale.

# TITRE IV

## CONTROLE FINANCIER [1]

---

### CHAPITRE I

### UTILITÉ DU CONTROLE FINANCIER

Dès que furent intervenues les premières conventions qui aient directement associés les intérêts financiers de l'Etat à ceux des compagnies, par les clauses de la garantie d'intérêt

[1] Voir sur la matière :
Loi du 15 juillet 1840 qui a posé le principe de la vérification des comptes pour diverses lignes et notamment pour celle de Paris à Orléans; — règlement du 20 octobre 1843 (Compagnie d'Orléans); 20 octobre 1843 (Compagnie de Strasbourg à Bâle); 2 septembre 1850 (Compagnie d'Avignon à Marseille); 28 juillet 1852 (Compagnies de Lyon à Avignon et de Blesme à Gray); 31 août 1852 (Compagnie de Dijon à Besançon); 9 mai 1853 (Compagnie de Dijon à Besançon); 18 août 1853 (Compagnie de Paris à Lyon); 25 septembre 1853 (Compagnie de Paris à Cherbourg); 8 mars 1855 (Compagnie de Grenoble à Saint-Rambert); 10 mars 1855 (Compagnie de Lyon à la Méditerranée); — notamment les décrets des 2 mai 1863; 6 mai 1863; 6 juin 1863; 6 août 1863; 20 septembre 1863; 12 août 1868; 28 décembre 1879; 26 janvier 1880; 24 août 1882; qui déterminent la forme des justifications à fournir par les compagnies du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi, d'Orléans, de l'Est et de l'Ouest, en ce qui concerne le règlement de leurs comptes avec l'État; et, enfin, le décret du 28 mars 1883, qui a institué la Commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer.

et du partage des bénéfices, la nécessité se révéla de surveiller l'administration des compagnies au point de vue spécial des droits du Trésor.

Avec le temps, l'utilité de cette surveillance ne fit que s'accroître, et aujourd'hui, en présence de l'importance du trafic des compagnies et du chiffre fabuleux de leurs dépenses et de leurs recettes, qui se monte à des centaines de millions, le contrôle du budget des compagnies est un des services de l'État que l'on peut classer à juste titre parmi les plus importants.

Son bon fonctionnement intéresse, en effet, directement le bien-être du pays, puisque toute économie réalisée dans les dépenses des compagnies a une répercussion directe sur le budget de l'État. Son utilité se justifie donc d'elle-même.

Aussi, dans les diverses réorganisations des services généraux de contrôle, la préoccupation constante s'est-elle toujours révélée pour l'Administration de chercher à rendre de plus en plus étroite la surveillance de la gestion financière des compagnies.

---

## CHAPITRE II

## ORGANISATION DU CONTROLE FINANCIER

Ce contrôle s'exerce actuellement par deux sortes d'organes :

1° Des agents de contrôle ;
2° Des organes délibérants.

### § 1. — Agents de controle

Parmi les agents de contrôle, les uns sont chargés de la vérification périodique de la comptabilité, les autres de la surveillance permanente de la gestion financière.

Il y a lieu d'examiner le rôle de chacun d'eux dans ces deux ordres d'attributions.

*a*) **Vérification périodique.** — Les agents chargés de la vérification périodique de la comptabilité des compagnies sont des inspecteurs des Finances.

Ces fonctionnaires, qui dépendent du Ministère des Finances, se divisent en inspecteurs et inspecteurs généraux des Finances ; sans donner de détails sur les textes qui régissent ce corps, non spécialisé dans le contrôle des chemins de fer, on dira ultérieurement quelques mots sur le recrutement et les traitements de ce personnel, qui échappe entièrement à l'autorité du Ministre des Travaux Publics.

Les inspecteurs des Finances procèdent, tant au siège de la compagnie que dans les bureaux détachés, à la vérification des comptes qui leur sont communiqués et à l'examen des registres et pièces de comptabilité. Le résultat de leurs inves-

tigations est consigné dans un rapport [1], qui est vérifié par l'inspecteur général des Finances et transmis ensuite à la Commission de vérification des comptes des compagnies dont il est parlé plus loin.

Il est à remarquer que, dans leur travail de vérification, les inspecteurs se bornent à constater l'exactitude des écritures, sans rechercher l'utilité ou l'opportunité des dépenses.

En dehors des rapports annuels qu'ils ont à fournir, les inspecteurs des Finances sont aussi chargés de préparer les bases des avis que la Commission de vérification est appelée à présenter au Ministre, lorsqu'il la consulte sur l'une des nombreuses questions que soulèvent nécessairement les rapports financiers entre l'État et les compagnies [2].

Les inspecteurs des Finances assistent avec voix délibérative aux séances des Comités de réseau.

Ils sont appelés à faire partie de la Commission de vérification des comptes, les inspecteurs généraux, comme membres titulaires, avec voix délibérative pour les affaires concernant le service dont ils sont chargés ; les inspecteurs des Finances, comme rapporteurs, avec voix consultative seulement, lors de l'examen des comptes qu'ils ont été chargés de vérifier.

Comme le dit M. Picard [2], les inspecteurs des Finances sont les auxiliaires de la Commission, ses délégués vis-à-vis des compagnies.

*b*) **Surveillance permanente.** — Le personnel chargé de la surveillance permanente de la gestion financière des compagnies comprend :

a) *Pour l'ensemble des réseaux :*

Le directeur du contrôle commercial des chemins de fer.

b) *Pour chaque réseau :*

1° Le directeur du contrôle ;

[1] Ce rapport est généralement divisé en deux parties, la première est relative au compte de premier établissement, la seconde au compte d'exploitation; ils se terminent par la liquidation du compte de garantie.

[2] Picard, *Traité des chemins de fer*, t. II, p. 437.

2° Les ingénieurs en chef des divers services de contrôle ;
3° Le contrôleur général de l'exploitation commerciale ;
4° Les inspecteurs de l'exploitation commerciale ;
5° Les contrôleurs-comptables.

*Directeur du contrôle commercial des chemins de fer.* — Ce haut fonctionnaire, à qui est confié, pour l'ensemble des réseaux d'intérêt général, l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant les chemins de fer, est chargé, par la nature de ses attributions, de centraliser tous les renseignements qui lui sont fournis par les services du contrôle commercial des diverses compagnies. Il a donc entre les mains tous les documents nécessaires pour suivre de très près la gestion financière et commerciale de ces dernières et pour se rendre compte, à tout moment, de la situation économique générale du réseau français. Il lui appartient de signaler à l'Administration supérieure les modifications qui lui paraissent devoir être apportées aux méthodes et aux conditions d'exploitation commerciale, en vue d'augmenter les recettes des compagnies et de diminuer par là même les charges de l'État.

Le directeur du contrôle commercial peut assister aux séances des Comités de réseau et doit assister à toutes les séances des Assemblées générales des compagnies ou s'y faire représenter.

*Directeur du contrôle.* — Le directeur du contrôle, qui a la haute main sur l'ensemble des services de contrôle technique du réseau, est appelé, un des premiers, à surveiller la gestion financière de la compagnie.

Président du Comité de réseau qui, ainsi qu'on le verra plus loin, doit présenter, chaque année, un rapport sur les résultats de la gestion de la compagnie dans l'exercice précédent et sur le budget de l'exercice suivant [1], il est chargé de recueillir tous les renseignements de nature à éclairer le Comité et l'Administration sur la situation du réseau [2], au point de vue financier. A cet effet, le directeur du contrôle

[1] Décret du 30 mai 1895, art. 16, § 4.
[2] Circulaire du 16 mai 1887.

peut prendre connaissance par lui-même, ou par les agents qu'il délègue, des registres des délibérations, livres-journaux, écritures et correspondances, ainsi que de tous les documents qu'il juge nécessaires pour constater l'état des services, la situation active et passive de la compagnie et pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes.

Il assiste à toutes les séances de l'Assemblée générale de la compagnie ou s'y fait représenter.

Il est chargé de transmettre au Ministre, avec l'avis du Comité de réseau, tous les comptes et documents que la compagnie est tenue de fournir aux termes des décrets en vigueur.

Enfin il fait partie de la Commission de vérification des comptes des compagnies où il siège avec voix délibérative pour les affaires concernant son réseau [1].

*Ingénieurs en chef des services de contrôle.* — Les ingénieurs en chef attachés à un service de contrôle de travaux des lignes nouvelles doivent prendre connaissance des marchés passés par les compagnies. Ils constatent la régularité et l'exactitude des comptes tenus par les agents locaux et examinent les décomptes et états périodiques dressés par les compagnies. Les ingénieurs en chef du contrôle de la voie et des bâtiments et ceux du contrôle de l'exploitation technique sont chargés de l'examen de la comptabilité et des budgets de la compagnie, en ce qui concerne leurs services respectifs.

*Contrôleur général de l'exploitation commerciale.* — Le contrôleur général de l'exploitation commerciale est chargé de l'étude et de l'application des tarifs et des frais accessoires ; de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, le trafic international ou la concurrence des autres voies de transport ; des traités de répartition de trafic.

Il donne son avis sur les règlements de la compagnie dont les dispositions se rapportent à des questions de sa compétence.

[1] Décret du 28 mars 1883.

Il constate les dépenses et les recettes de l'exploitation et présente, en fin d'exercice, le rapport annuel sur la gestion financière et commerciale du réseau.

Il est chargé de l'examen des budgets de la compagnie et de la vérification de la comptabilité ne rentrant pas dans les attributions des autres services de contrôle.

Il donne son avis sur les émissions d'obligations et sur les questions de garantie d'intérêt et de partage des bénéfices avec l'État. Il fait partie du Comité de réseau.

*Inspecteurs de l'exploitation commerciale.* — Les inspecteurs de l'exploitation commerciale étant chargés, sous les ordres du contrôleur général, de la surveillance de l'exploitation commerciale, prennent part, dans une certaine mesure, au contrôle de la gestion financière des compagnies.

Ils sont chargés spécialement d'examiner les propositions des compagnies touchant les tarifs et les taxes accessoires [1].

Ils constatent la situation du trafic, les dépenses et les recettes de l'exploitation [1].

Ils notifient à la compagnie les arrêtés pris par les préfets pour publier les tarifs homologués.

*Contrôleurs-comptables.* — Les contrôleurs-comptables sont répartis dans chacun des services de contrôle, aussi bien dans les services centraux que dans les services locaux.

Ils doivent vérifier sur place et à l'improviste, dans les bureaux, la comptabilité de tous les services des compagnies pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes et doivent toujours rapprocher le fait comptable de l'opération comptable à laquelle il a donné lieu.

Chaque mois, ils se rendent dans l'un des bureaux de la compagnie placée sous leur surveillance. Ils examinent les livres ou pièces de dépenses ou de recettes, en vue de rechercher et de constater la nature et l'utilité des opérations faites dans le mois écoulé. Ils en rendent compte dans un rapport ou procès-verbal qui est transmis au Ministre.

Ils sont chargés, sous la direction de leurs chefs hiérarchiques, de réunir et de tenir à jour les renseignements né-

[1] Circulaire du 16 mai 1887.

cessaires pour se rendre compte des règles et usages adoptés par la compagnie en matière de comptabilité.

Ils ont, en outre, pour mission :

De contrôler les inventaires de matériel de toute espèce, de constater, au moyen d'épreuves sur les registres tenus par les agents de tous grades, si la comptabilité est régulièrement tenue, si l'imputation donnée par la compagnie aux recettes et dépenses en cours est conforme aux prévisions budgétaires et aux autorisations ministérielles ;

De vérifier les estimations, décomptes et renseignements statistiques fournis par la compagnie.

Ils peuvent être mis à la disposition du Ministre des Finances.

Ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte, les attributions des contrôleurs-comptables diffèrent sensiblement de celles des inspecteurs des Finances. Tandis que ces derniers sont chargés notamment de vérifier l'exactitude matérielle du chiffre des dépenses et des recettes, les premiers doivent en constater la réalité, l'utilité et l'imputation.

L'importance de ces deux sortes de vérification, qui se complètent l'une l'autre, ne peut échapper à personne, et en envisageant le but en vue duquel le contrôle financier a été institué, celui en vue duquel l'Administration, justement préoccupée de la progression croissante de la garantie d'intérêt, cherche sans cesse à le perfectionner, on peut dire que l'institution des contrôleurs-comptables constitue un réel progrès pour la sauvegarde des droits de l'État.

## § 2. — Organes délibérants

Les organes délibérants chargés de concourir à la surveillance de la gestion financière des compagnies sont au nombre de deux :

1° La Commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer ;

2° Les Comités de réseau.

1° **Commission de vérification des comptes.** — Les règlements d'administration publique intervenus en 1865 et en 1868

pour déterminer la forme des justifications à fournir par les compagnies, en ce qui concerne le règlement de leurs comptes avec l'État, avaient institué auprès de chaque réseau une Commission chargée de la vérification des comptes.

Le nombre de ces Commissions, autant que la diversité de leur composition, avait le grave inconvénient de mettre obstacle à une unité de jurisprudence qui eût été cependant très désirable. Par la suite, le temps et l'expérience ne tardèrent pas d'ailleurs à démontrer la nécessité de fusionner ces diverses Commissions afin de rendre le contrôle plus efficace.

Aussi un décret du 28 mars 1883 remplaça-t-il ces diverses Commissions par une Commission unique, instituée par le Ministre des Travaux publics, sous le nom de Commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer.

*Composition de la Commission.* — Aux termes de ce décret, la Commission de vérification des comptes des compagnies est composée comme il suit :

1° Deux conseillers d'État, dont l'un est désigné comme président ;

2° Quatre membres désignés par le Ministre des Finances;

3° Trois membres désignés par le Ministre des Travaux publics ;

4° Les inspecteurs généraux des Finances chargés du contrôle financier des compagnies de chemins de fer d'intérêt général auxquelles l'État a accordé une garantie d'intérêt ;

5° Les inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines chargés du contrôle de l'exploitation de ces compagnies, ou, en leur absence, les ingénieurs en chef adjoints appelés à les suppléer.

Sont adjoints à la Commission, avec voix consultative :

1° En qualité de rapporteurs, les inspecteurs des Finances qui ont procédé à la vérification des comptes; 2° les auditeurs au Conseil d'État désignés par le président pour remplir les fonctions de secrétaires de la Commission.

*Délibérations.* — La Commission ne peut délibérer que si 7 membres au moins sont présents sur les 11 qui ont voix délibérative dans chaque affaire.

Les inspecteurs généraux des Finances et ceux du contrôle de l'exploitation n'ont voix délibérative que dans les affaires concernant le service dont ils sont chargés.

La voix du président est prépondérante en cas de partage.

*Rôle de la Commission.* — Les délibérations de la Commission précèdent nécessairement et préparent les décisions ministérielles réglant les comptes des compagnies.

Éventuellement, elle peut être consultée par le Ministre sur les questions complexes que provoquent les rapports financiers entre l'État et les compagnies. Elle formule des avis.

*Procédure de la vérification des comptes.* — La Commission délibère sur les rapports des inspecteurs qui lui sont transmis par l'inspecteur général des finances.

Les rapports de la Commission sont envoyés au Ministre des Travaux publics, qui les communique à la compagnie avant de prendre une décision. Si la compagnie ne formule aucune observation, le Ministre statue; dans le cas contraire, les objections de la compagnie sont soumises à la Commission, qui modifie son premier rapport ou le maintient. Le Ministre arrête alors le compte, après communication au Ministre des Finances.

Les règlements de comptes étant faits en exécution de conventions intervenues entre les compagnies et l'État, les divergences de vue auxquelles peuvent donner lieu leur interprétation sont du ressort des tribunaux administratifs. Aussi les décisions du Ministre réglant les comptes des compagnies sont-elles susceptibles de recours devant le Conseil d'État statuant au contentieux.

2° **Comité de réseau.** — Le Comité de réseau [1], qui est chargé de l'examen des questions intéressant l'ensemble du réseau, se trouve, par le fait même, appelé à s'occuper de la gestion financière; mais ses attributions en cette matière sont, en somme, peu importantes.

[1] Décret du 30 mai 1895, art. 16.

Pour la composition de ce Comité, voir *Attributions des directeurs de contrôle.*

Son rôle principal consiste à présenter, chaque année, un rapport sur les résultats de la gestion financière de la compagnie dans l'exercice précédent et sur le budget de l'exercice suivant.

---

# TITRE V

## CONSEILS, COMITÉS ET COMMISSIONS INSTITUÉS AUPRÈS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET AYANT DES ATTRIBUTIONS EN MATIÈRE DE CHEMINS DE FER.

Parmi les nombreux Conseils, Comités et Commissions institués auprès du Ministère des Travaux publics pour éclairer le Ministre dans les diverses décisions qu'il a à prendre, quelques-uns ont des attributions plus ou moins importantes en matière de chemins de fer; ce sont les suivants, savoir :

## SECTION I

## COMITÉ DES DIRECTEURS DE CONTROLE

L'institution d'une direction de contrôle auprès de chaque réseau de chemins de fer nécessaire en raison de l'importance des services à surveiller, était cependant de nature à entraîner, dans l'interprétation des textes qui régissent le contrôle, des divergences de vues susceptibles de nuire à leur efficacité. Il fallait donc remédier par avance aux inconvénients qui pouvaient résulter de cet état de choses et assurer l'unité de direction en matière de contrôle, malgré la pluralité des services. C'était déjà le rôle de la section dite du contrôle[1], formée dans le sein du Comité de l'exploitation technique; mais la nécessité se révéla de grouper en une Assemblée spéciale les chefs de services aussi importants que ceux du contrôle de chaque réseau. Ce fut l'objet de l'arrêté du 4 février 1899, qui institua le Comité des directeurs de contrôle. Il a été abrogé et remplacé par un arrêté du 5 janvier 1900.

Aux termes de ce dernier arrêté, les directeurs de contrôle[2]

[1] Jusqu'à ce jour, les rapports communs des directeurs de contrôle étaient élaborés par la section dite du Contrôle, formée dans le sein du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer. La création du Comité des directeurs, par arrêté du 4 février 1899, lui a retiré ces attributions, et d'ailleurs cette section de contrôle, instituée par le décret du 17 octobre 1891, a été supprimée par le décret du 9 janvier 1900, qui a réorganisé le Comité de l'exploitation technique et abrogé virtuellement le décret du 17 octobre 1891.

[2] L'ingénieur en chef chargé de l'inspection spéciale du réseau d'État siège dans les conseils, commissions et comités, dans les mêmes conditions que les directeurs des services de contrôle des autres réseaux d'intérêt général. (Décret du 19 avril 1902, art. 5.)

se réunissent en comité, au Ministère des Travaux publics, pour examiner toutes les questions d'ordre général concernant le contrôle et arrêter les termes des rapports communs qu'ils ont à fournir, soit sur ces questions, soit sur les affaires intéressant plusieurs réseaux.

Le Comité des directeurs de contrôle est présidé par le directeur des chemins de fer ou, en son absence, par un des membres de ce Comité que le Ministre désigne comme vice-président.

Un secrétariat, composé d'ingénieurs et de fonctionnaires de la direction des chemins de fer, est chargé de préparer les ordres du jour, de recevoir les dossiers, de réunir et de soumettre au Comité les éléments des rapports communs, de les faire expédier et signer, puis de les transmettre au Ministre des Travaux publics.

Les membres du secrétariat peuvent assister aux séances avec voix consultative.

---

## SECTION II

### COMMISSION MILITAIRE SUPÉRIEURE DES CHEMINS DE FER [1]

L'institution de la commission militaire supérieure des chemins de fer [2], qui résultait du décret du 14 novembre 1872, a été consacrée par les articles 23 et 27 de la loi du 13 mars 1875 relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale et par les articles 26 et 27 de la loi du 28 décembre 1888 qui modifiait la loi précitée.

**Composition de la Commission.** — La Commission militaire supérieure des chemins de fer, constituée dès le temps de

[1] Dès 1869, le Maréchal Niel, de concert avec le Ministre des Travaux publics, avait institué au Ministère de la Guerre, une Commission centrale chargée d'étudier les diverses questions relatives à l'emploi des chemins de fer au point de vue militaire. Les travaux de cette Commission furent interrompus par la guerre de 1870, au moment où ils allaient servir de base à la rédaction de règlements indispensables pour assurer la bonne exécution de toutes les parties de cet important service.

En 1872, le moment parut venu de s'occuper de nouveau de l'utilisation des chemins de fer par l'armée et il sembla nécessaire de remanier la composition de la Commission instituée précédemment.

Ce fut l'objet du décret du 14 novembre 1872, qui supprima cette dernière et la remplaça par une nouvelle commission qui prit le nom de *Commission militaire supérieure des chemins de fer.*

[2] Voir sur cette Commission : décret du 14 novembre 1872 ; — décret du 25 février 1873 ; — loi du 13 mars 1875 ; — décret du 30 mars 1886 ; — loi du 28 décembre 1888 ; — décret du 5 février 1889 (*Journal officiel* du 6 février, p. 602-603) ; — décret du 10 octobre 1889 (*Journal officiel* du 11 octobre, p. 5025-5027) ; — décret du 6 mai 1890 (*Journal officiel* du 7 mai, p. 2233-2234) ; — décret du 18 novembre 1898 (*Journal officiel* du 25 novembre 1898, p. 7128).

paix auprès du Ministre de la Guerre comprend des représentants du Ministère de la Guerre, du Ministère de la Marine et du Ministère des Travaux publics, ainsi que des compagnies de chemins de fer.

Sa composition, fixée par l'article 1er du décret du 5 février 1889, rendu par application de l'article 27 de la loi du 28 décembre 1888, a été réglée, à nouveau, comme suit, par le décret du 18 novembre 1898, savoir :

Le général chef d'état-major général de l'armée, président.

*Membres militaires.* — L'officier général désigné pour exercer aux armées la direction générale des chemins de fer et des étapes;
L'officier général, sous-chef d'état-major général;
L'officier supérieur placé à la tête du bureau des chemins de fer à l'état-major de l'armée;
Un officier supérieur d'artillerie;
Un officier supérieur des troupes de chemins de fer;
Un officier de l'armée de mer;
Les commissaires militaires des sept commissions de réseau.

*Membres civils.* — Le directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics;
Deux inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef des mines ou des ponts et chaussées;
Les commissaires techniques des sept commissions de réseau.

*Secrétaire.* — L'officier supérieur, sous-chef du bureau des chemins de fer.

**Attributions.** — Elle est chargée de donner son avis sur toutes les questions relatives à l'emploi des chemins de fer pour la mobilisation de l'armée et, notamment, sur celles qui concernent :

1° La préparation des transports stratégiques;

2° Les projets de lignes nouvelles et de raccordement ou de modifications aux lignes existantes, ainsi que les projets concernant les aménagements principaux (gares, quais, alimentations d'eau, dépôts de machines, etc.);

3° La détermination des conditions à remplir par le matériel roulant en vue des transports militaires et les modifications à apporter à ce matériel;

4° L'instruction spéciale à donner aux troupes de toutes armes en vue des transports ;

5° Les traités à passer entre les compagnies et le département de la Guerre pour les transports militaires, les fournitures de matériel et la constitution d'approvisionnements ;

6° L'organisation, l'instruction et le mode d'emploi des troupes spéciales de chemins de fer ;

7° Les mesures à prendre pour assurer la surveillance et la protection des voies ferrées et de leurs abords ;

8° Les moyens de destruction et de réparation rapide des lignes.

Remarque. — La consistance actuelle de notre armement, le chiffre formidable de nos effectifs de guerre et la nécessité absolue de mobiliser nos forces, dans un laps de temps très restreint pour ne pas être surpris par l'invasion en pleine période de concentration, ont fait aujourd'hui des chemins de fer le facteur essentiel de la défense nationale.

C'est dire l'importance des attributions de cette Commission dès le temps de paix et en justifier la permanence.

---

## SECTION III

## COMITÉ CONSULTATIF DES CHEMINS DE FER

**Historique.** — Institué par arrêté du 30 novembre 1852, supprimé par arrêté du 10 février 1871, le Comité consultatif a été rétabli par décret du 31 janvier 1878.

Depuis cette date il a été l'objet de nombreux remaniements[1].

La dernière réorganisation résulte du décret du 17 août 1898 ; c'est celle-là que l'on étudiera.

**Composition du Comité.** — Le Comité consultatif comprend indépendamment des inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef, directeurs des services de contrôle des chemins de fer, 100 membres, dont 10 membres de droit et 90 membres nommés par décret.

a) *Membres de droit.* — Sont membres de droit :

Les présidents des Commissions des chemins de fer et des douanes du Sénat ;

Les présidents des Commissions des chemins de fer et des douanes de la Chambre des députés ;

Le président de la section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce, de l'Industrie et des Postes et Télégraphes du Conseil d'État ;

Le directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics ;

Le directeur des routes, de la navigation et des mines au Ministère des Travaux publics ;

Le directeur du personnel et de la comptabilité au Ministère des Travaux publics ;

Le directeur du contrôle commercial des chemins de fer ;

[1] Réorganisations générales : décret du 24 novembre 1880 ; 7 septembre 1887 ; 19 décembre 1889 ; — Réorganisations partielles : décret du 21 mai 1879 ; 20 mars 1882 ; 21 février 1885 ; 10 février 1886 ; 28 octobre 1886 ; 29 octobre 1887 ; 14 août 1888 ; 18 septembre 1839.

Le directeur des chemins de fer de l'État;

Le vice-président du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

Les inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef, directeurs des services de contrôle des chemins de fer, et l'ingénieur en chef chargé de l'inspection spéciale du réseau de l'État sont membres de droit du Comité, avec voix délibérative pour les affaires de leur service et voix consultative pour les autres affaires. Ils peuvent se faire remplacer avec voix consultative par un des chefs de service placés sous leurs ordres.

Un des ingénieurs en chef adjoints à la direction des chemins de fer a entrée au Comité avec voix consultative.

b) *Membres nommés par décret.* — Les membres nommés par décret comprennent :

Dix sénateurs;

Vingt députés;

Cinq membres du Conseil d'État de la section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie;

Un membre de la Cour des Comptes;

Cinq représentants du Ministère des Finances;

Cinq représentants du Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes;

Le président du Tribunal de commerce de la Seine;

Douze membres des Chambres de commerce de Paris et des départements;

Cinq représentants du Ministère de l'Agriculture;

Six membres de la Société nationale d'Agriculture de France, de la Société nationale d'encouragement à l'Agriculture, de la Société des Agriculteurs de France, de la Société nationale d'Horticulture de France, de la Société des Viticulteurs de France et d'Ampélographie ou autres Sociétés agricoles;

Un représentant du Ministère des Affaires étrangères;

Un représentant du Ministère de l'Intérieur;

Un représentant du Ministère de la Guerre;

Cinq membres du corps des ponts et chaussées;

Un membre du corps des mines;

Un représentant de l'industrie minière;

Deux représentants de la navigation intérieure;

Trois ingénieurs civils;

Un actuaire;

Un membre de la Commission permanente du Congrès international des chemins de fer;

Deux représentants des ouvriers et employés des compagnies de chemins de fer[1].

[1] Un représentant de l'Administration de l'Exposition universelle de 1900 figurait parmi les membres du Comité. Il est inutile

**Secrétaires.** — Un secrétaire avec voix délibérative et deux secrétaires-adjoints avec voix consultative, pris parmi les maitres des requêtes ou les auditeurs au Conseil d'État, sont attachés au Comité par arrêté ministériel. Le secrétaire et les secrétaires adjoints peuvent être appelés concurremment avec les membres du Comité à présenter des rapports.

**Rapporteurs.** — Quatre auditeurs au Conseil d'État, nommés par arrêté ministériel sur la présentation du vice-président du Comité et dont trois au moins choisis dans la section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie, sont adjoints en qualité de rapporteurs pour les affaires d'importance secondaire. Ils ont voix consultative.

**Présidence.** — Le Comité est présidé par le Ministre des Travaux publics.

Un vice-président est nommé, chaque année, par arrêté ministériel pour présider les séances en l'absence du Ministre, assurer la marche du service et désigner les rapporteurs.

**Durée des pouvoirs.** — Les membres du Comité consultatif sont nommés pour deux ans. Les membres sortants peuvent être renommés.

Cessent de plein droit de faire partie du Comité les membres qui n'exercent plus les fonctions qui ont motivé leur nomination.

Ils sont immédiatement remplacés par des membres appartenant aux catégories qu'ils représentaient eux-mêmes.

**Rôle et attributions du Comité.** — Le Comité est nécessairement consulté :

Sur l'homologation des tarifs ;

Sur l'interprétation : 1° des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale des chemins de fer ; 2° des actes de concession ; 3° des cahiers des charges ;

Sur les rapports des administrations de chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements ;

Sur les traités passés par les administrations de chemins de fer et soumis à l'approbation du Ministre ;

Sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations ;

Sur les demandes d'établissement de stations ou haltes sur les lignes en exploitation ;

de dire que son rôle et sa présence ont été essentiellement éphémères.

Sur les réclamations relatives à la marche des trains;

Sur les vœux ou pétitions tendant à la création de nouveaux trains.

Le Comité délibère en outre et fournit son avis sur toutes les autres questions qui lui sont soumises par le Ministre relativement à l'établissement et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local ou des tramways, notamment sur le mode à adopter pour la mise en exploitation des lignes nouvelles, sur le rachat des concessions ou la fusion des compagnies. Il donne également son avis sur toutes les questions relatives à l'organisation par les soins des compagnies, de caisses de retraites, d'économats et toutes autres institutions analogues.

### SECTION PERMANENTE

Il est institué, au sein du Comité consultatif, une section permanente chargée de délibérer et de fournir son avis sur les affaires courantes.

**Composition de la section permanente.** — Cette section est présidée par le Ministre des Travaux publics, et, en son absence, par le vice-président. Elle comprend, en outre, 40 membres, dont 4 membres de droit et 36 membres désignés annuellement par le Ministre.

a) *Membres de droit.* — Sont membres de droit de la section permanente :

Le directeur des chemins de fer;

Le directeur des routes, de la navigation et des mines;

Le directeur du personnel et de la comptabilité au Ministère des Travaux publics;

Le directeur du contrôle commercial des chemins de fer;

Le directeur des chemins de fer de l'État.

b) *Membres désignés annuellement.* — Les 36 membres désignés annuellement par le Ministre comprennent :

Quatre sénateurs, dont le président de la Commission des chemins de fer du Sénat;

Huit députés, dont le président de la Commission des chemins de fer de la Chambre des députés;

Trois membres du Conseil d'État, de la section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie ;

Un membre de la Cour des Comptes :

Deux représentants du Ministère des Finances ;

Trois représentants du Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes :

Trois représentants du Ministère de l'Agriculture ;

Trois membres des corps des ponts et chaussées et des mines ;

Six représentants du Commerce, de l'Industrie et de l'Agriculture ;

Un membre de la Commission permanente du Congrès international des chemins de fer ;

Deux représentants des ouvriers et employés des compagnies de chemins de fer.

**Délibérations dans la section.** — Les inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef directeurs du contrôle, ont entrée à la section permanente avec voix délibérative pour les affaires de leur service et avec voix consultative pour les autres.

Les autres membres du Comité ne faisant pas partie de la section permanente ont également entrée à cette section avec voix consultative.

Le secrétaire, les secrétaires-adjoints et les rapporteurs-adjoints du Comité sont attachés avec la même qualité à la section permanente.

La section permanente délibère sur un rapport écrit.

**Formation de sous-comités.** — Il peut être institué dans le Comité, par arrêté ministériel, des sous-comités appelés à émettre, aux lieu et place de la section permanente, un avis sur les affaires d'importance secondaire.

**Délibérations en assemblée générale.** — Sont portés à l'Assemblée générale du Comité les affaires qui, à raison de leur importance, lui sont renvoyées, soit par le Ministre, soit par le vice-président, d'office ou à la demande de 5 membres au moins de la section permanente.

L'Assemblée générale du Comité délibère sur un rapport écrit.

Des Commissions spéciales peuvent être constituées dans le sein du Comité pour l'examen préalable des affaires por-

tées à l'Assemblée générale; les membres en sont désignés par le vice-président.

**Instruction des affaires.** — Le Comité peut, avec l'assentiment du Ministre, procéder à des enquêtes.

Il entend les personnes dont il juge l'audition utile pour éclairer ses délibérations. Il les convoque soit spontanément, soit sur leur demande.

**Réunions.** — Le Comité se réunit en Assemblée générale toutes les fois que les nécessités du service l'exigent.

La section permanente se réunit, en dehors de la période des vacances, au moins une fois par semaine et aussi souvent qu'il y a lieu.

NOTE. — Le renouvellement des membres du Comité nommés pour deux ans a été fait par décret en date du 9 janvier 1901 et celui des membres de la section permanente nommés pour un an par arrêté en date du 11 janvier 1901.

## SECTION IV

## COMITÉ DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE DES CHEMINS DE FER

**Historique.** — Ce Comité, institué par arrêté du 25 janvier 1879, a été réorganisé par un décret du 17 octobre 1891.

A la suite du vote par le Parlement de la loi du 9 avril 1898 sur la responsabilité des accidents du travail, le Ministre des Travaux publics a pensé qu'il y avait lieu de soumettre à l'examen du Comité de l'exploitation technique les questions relatives à l'application de cette loi en matière de chemins de fer.

Cette augmentation d'attributions pour le Comité entraînait la revision du décret du 17 octobre 1891 ; on en a profité pour le remanier[1] entièrement à la date du 9 janvier 1900.

On trouve d'ailleurs un exposé complet des motifs qui ont amené la réorganisation du Comité dans le rapport ci-dessous, adressé le 8 janvier 1900 par le Ministre au Président de la République, en soumettant à sa signature le décret du 9 janvier 1900, qui régit actuellement la matière.

### RAPPORT AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

« Le Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, institué par un arrêté ministériel du 25 janvier 1879, a été réorganisé en dernier lieu par un décret du 17 octobre 1891. Aux termes de l'article 4 de ce décret, les membres du Comité sont nommés pour deux ans.

« La période pour laquelle les membres actuels ont été investis de leurs fonctions devant prendre fin le 31 décembre 1899, je crois

[1] Il faut noter spécialement l'introduction de deux jurisconsultes dans le sein du Comité.

devoir profiter de cette circonstance pour vous proposer d'introduire, dans l'organisation du Comité, certaines modifications portant à la fois sur sa compétence et sur sa composition.

« Les attributions du Comité de l'exploitation technique ont été fixées dans les termes suivants par l'article 5 du décret du 17 octobre 1891.

« Seront renvoyées à l'examen du Comité toutes les questions « qui concernent la police, la sûreté, l'usage des chemins de fer « et des ouvrages qui en dépendent.

« Le Comité sera appelé à donner son avis notamment sur les « objets ci-après :

« 1° Règlements généraux et spéciaux de l'exploitation ; applica- « tion et interprétation de ces règlements ;

« 2° Police des gares, de leurs cours, classement et réglementa- « tion des passages à niveau ;

« 3° Entretien et perfectionnement du matériel fixe et du maté- « riel roulant [1] ;

« 4° Modifications et améliorations dans la marche et le service « des trains ;

« 5° Accidents de chemins de fer, recherches de leurs causes, « mesures à prendre pour en éviter le retour [2] ;

« 6° Inventions concernant les chemins de fer. »

« Quelque développée que soit cette énumération, il me paraît nécessaire de la compléter. Le Comité, à mon sens, pourra être utilement consulté à l'avenir dans les difficultés résultant de l'application des lois, décrets ou arrêtés relatifs aux accidents dont les ouvriers sont victimes, à la limitation du travail des agents des compagnies de chemins de fer, aux responsabilités encourues à l'occasion des contraventions commises par les exploitants des chemins de fer, etc. Les termes de l'article 5 du décret du 17 octobre 1891, permettraient à la rigueur, de saisir le Comité de ces différentes questions; mais il est préférable de lui donner ces attributions nouvelles d'une façon explicite : l'autorité qui s'attache à ses avis ne pourra qu'en être fortifiée.

« D'un autre côté, l'examen des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer étrangers ne figure pas au nombre des questions que le Comité de l'exploitation technique, non plus d'ailleurs que le Comité consultatif des chemins de fer ont pour mission d'étudier. Ces comités peuvent assurément, à l'occasion d'une affaire déterminée, emprunter à la législation ou aux statis-

[1] Voir ci-après : Commission du matériel roulant des chemins de fer.

[2] En cas d'accident ayant occasionné mort ou blessures, l'avis du Comité joint au rapport de l'inspecteur général directeur du contrôle, est inséré au *Journal officiel* (Circulaire du 8 février 1893.)

tiques étrangères des éléments de comparaison et de discussion. Mais ni l'un ni l'autre ne serait, sous le régime du décret de 1891, spécialement qualifié pour faire en cette matière, une étude d'ensemble des méthodes suivies hors de notre pays. J'estime qu'il est nécessaire, en étendant en ce sens la compétence du Comité de l'exploitation technique, d'affirmer ainsi l'intérêt capital que présente, pour la bonne administration de nos voies ferrées, la connaissance approfondie des procédés et des méthodes pratiquées à l'étranger.

« Ces attributions supplémentaires motivent à mes yeux l'introduction de quelques éléments nouveaux dans la composition du Comité.

« En premier lieu, le Comité pouvant être saisi de différentes questions résultant de la législation sur les accidents, les conditions du travail, les responsabilités des exploitants, il est indispensable qu'il comprenne dans son sein des jurisconsultes chargés de l'éclairer sur le côté juridique des affaires qui lui seront ainsi soumises.

« D'autre part, il est non moins essentiel de donner accès dans le Comité de l'exploitation technique, ainsi qu'il a déjà été fait pour le Comité consultatif, à l'élément ouvrier. Même en l'état actuel, le Comité doit renseigner le Ministre sur les causes des accidents, et les mesures propres à en prévenir le retour, et il n'est pas douteux que d'anciens employés de chemins de fer, ayant appartenu au service actif de la voie, de la traction et de l'exploitation, pourront, dans bien des cas, fournir des indications pratiques de grande utilité.

« Ces différentes considérations m'ont déterminé à vous proposer de porter de 16 à 22 le nombre des membres du Comité nommés par arrêté ministériel. C'est un chiffre peu élevé, si l'on considère le nombre et l'importance des affaires sur lesquelles le Comité sera appelé à donner son avis. »

S'il n'apparaît pas clairement, à la lecture de ce rapport que le décret du 17 octobre 1891 ait été abrogé par celui du 9 janvier 1900, son abrogation de fait ne saurait faire de doute lorsque l'on compare les textes de ces deux décrets.

En effet, toutes les dispositions de l'un ont été reproduites en substance dans l'autre, à part les articles 6, 8 et 12 du décret du 17 octobre 1891. Les articles 8 et 12 n'ont pour ainsi dire jamais été appliqués et leur absence dans le dernier décret de réorganisation du 9 janvier 1900, ne doit dès lors pas étonner. Quant à l'article 6 relatif à la formation d'une Section dite de Contrôle dans le sein du Comité, sa non-reproduction dans le décret du 9 janvier ne peut

être interprétée que par l'intention de supprimer la section de contrôle du Comité de l'exploitation technique.

Il reste maintenant à examiner la nouvelle organisation du Comité.

## ORGANISATION DU COMITÉ DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE DES CHEMINS DE FER

**Composition.** — Le Comité, présidé par le Ministre, est composé :

Du directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics ;

Du directeur des chemins de fer de l'État;

Des directeurs du contrôle de l'exploitation des chemins de fer membres de droit ;

Et de 22 membres nommés par arrêté ministériel.

Les 22 membres nommés par arrêté comprennent :

Un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, vice-président ;

Quatre fonctionnaires du corps des mines ;

Quatre fonctionnaires du corps des ponts et chaussées ;

Un représentant de l'Administration de la Guerre ;

Douze membres choisis parmi les personnes compétentes, dont 2 jurisconsultes et 3 anciens agents ayant appartenu respectivement aux services actifs de l'exploitation, de la voie et de la traction des réseaux de chemins de fer français.

Les concessionnaires de chemins de fer ou de tramways pourront être admis à présenter des observations orales au Comité, dans les séances où seront discutées les affaires qui intéressent leur entreprise.

Les directeurs des services de contrôle d'exploitation des chemins de fer peuvent, en cas d'absence ou d'empêchement, être suppléés par l'un des ingénieurs en chef placés sous leurs ordres, qui alors a entrée au Comité avec voix délibérative pour les affaires de son service.

Un des membres nommés par arrêté ministériel remplit les fonctions de secrétaire.

Deux secrétaires-adjoints, pris parmi les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, sont attachés, en outre, au Comité avec voix consultative.

Les ingénieurs adjoints à la direction des chemins de fer ont entrée au Comité avec voix consultative.

Le rapporteur et le secrétaire de la Commission centrale des machines à vapeur sont autorisés à assister aux séances du Comité en qualité d'auditeurs.

**Nomination des membres.** — Les membres du Comité sont nommés pour deux ans : les membres sortants peuvent être renommés. Le vice-président est nommé pour un an et peut être renommé.

**Attributions.** — Le Comité examine les questions qui lui sont soumises par le Ministre relativement à la police, la sûreté, l'usage des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Le Comité peut être appelé à donner son avis notamment sur les objets ci-après :

1° Règlements généraux et spéciaux d'exploitation, application et interprétation de ces règlements ;

2° Application, en matière de chemins de fer, des lois, décrets ou arrêtés relatifs aux accidents dont les ouvriers sont victimes, à la limitation du travail des agents, aux contraventions commises par les exploitants ;

3° Accidents de chemins de fer, recherche de leurs causes ; mesures à prendre pour en éviter le retour ;

4° Entretien et perfectionnement du matériel fixe et du matériel roulant ;

5° Modifications et améliorations dans la marche et le service des trains ;

6° Inventions concernant les chemins de fer ;

7° Police des gares, de leurs cours ; classement et réglementation des passages à niveau ;

8° Conditions d'établissement et de fonctionnement des chemins de fer étrangers.

Toute initiative est laissée au Comité pour faire lui-même les propositions qu'il lui paraîtrait utile de soumettre au Ministre.

**Formation de Commissions.** — Pour l'étude des questions qui pourraient être soumises au Comité, le vice-président pourra former des Commissions dans lesquelles il appellera, suivant les cas, les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires du contrôle, qui seront considérés comme aptes soit à donner les renseignements nécessaires, soit à apporter un concours particulièrement utile aux travaux de la Commission.

Dans les mêmes circonstances et pour les mêmes motifs, des ingénieurs étrangers au service du contrôle et même au corps des ponts et chaussées et des mines pourront être désignés par le vice-président pour faire partie des Commissions.

Le vice-président et le directeur des chemins de fer seront membres de droit de toutes les Commissions.

**Réunions du Comité.** — Les réunions du Comité ont lieu une fois par quinzaine, à jour et heure fixes. Des séances extraordinaires peuvent être provoquées par le vice-président, sur l'invitation du Ministre ou de sa propre initiative.

**Remplacement du vice-président.** — Si le vice-président est absent ou empêché, il est remplacé par le plus ancien des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines, membre du Comité.

**Délibérations.** — Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage, la voix du vice-président est prépondérante.

Les délibérations du Comité sont envoyées au Ministre avec les dossiers de chaque affaire. Elles sont, en outre, transcrites par les soins du secrétaire sur le registre des délibérations.

## SECTION V

## COMMISSION PERMANENTE DU MATÉRIEL ROULANT DES CHEMINS DE FER

**Notions préliminaires.** — Depuis longtemps déjà l'Administration s'était préoccupée des modifications à apporter au matériel roulant des chemins de fer en vue de concilier les besoins de l'exploitation avec les ressources de notre industrie métallurgique et les desiderata exprimés à diverses reprises par la Chambre syndicale des constructeurs de matériel. Mais ce fut seulement par un arrêté du 4 mai 1901 que le Ministre des Travaux publics chargea une Commission des études à entreprendre pour parvenir à ce but.

Le programme des travaux de cette Commission, dite du *matériel roulant des chemins de fer*, ainsi que l'exposé des causes qui ont révélé la nécessité, d'une part, de modifier les conditions de construction du matériel en vue d'arriver à l'unification des divers éléments du matériel et de chercher, d'autre part, à régulariser les commandes annuelles des grandes compagnies de chemins de fer, ont été résumées aussi nettement que possible dans les instructions ci-après, adressées par le Ministre au Président de la Commission :

Paris, le 16 mai 1901.

Par décision du 4 mai dernier, en vue d'arriver à une unification aussi complète que possible du matériel roulant en usage sur nos chemins de fer français, il a été institué une Commission chargée de codifier les cahiers des charges en vigueur sur les divers réseaux pour la fourniture des métaux et matières entrant dans la constitution du matériel, et de proposer, surtout pour les machines

locomotives, les données caractéristiques des divers types auxquels les compagnies devront se conformer, pendant une période à déterminer, pour leurs demandes d'autorisation de construire. La Commission devra s'éclairer sur tous les besoins en entendant les compagnies et les industriels. Il est indispensable, avant qu'elle commence ses travaux, d'indiquer dans quel esprit elle a été instituée, en rappelant la situation économique de nos chemins de fer, dans ces dernières années, et de préciser ainsi la portée de la décision précitée.

I. — Dès la fin de l'année 1897, et surtout à partir de 1898, une crise a commencé à se dessiner, qui n'a pas tardé à devenir très grave. L'activité commerciale et industrielle se développant avec une exceptionnelle rapidité et multipliant les transactions, donnait lieu à des transports auxquels les voies ferrées ne pouvaient plus suffire. Le tonnage, qui avait augmenté de 7 millions de tonnes durant les quatre années 1890-1894, de 2 millions en 1895, de 3 millions en 1896, accusait un accroissement de plus de 4 millions en 1897, de plus de 6 millions en 1898 et de plus de 6 millions encore en 1899. C'est alors que, de tous côtés, s'élevèrent dans le public des plaintes qui n'étaient que trop justifiées. Surpris par ce brusque mouvement qu'ils n'avaient pas su prévoir, nos réseaux, par suite de l'insuffisance de leur matériel roulant, se trouvaient dans l'impossibilité d'y satisfaire. Dans beaucoup de gares, les marchandises s'accumulaient sans être enlevées, l'exploitation des lignes subissait des irrégularités fâcheuses, les délais de livraison s'allongeaient d'une manière excessive, les vitesses commerciales diminuaient, les retards des trains étaient constants ; on sentait partout une gêne qui apportait des entraves sérieuses au courant des affaires.

Il faut reconnaître que la crise n'existait pas uniquement chez nous. Dans tous les pays, pendant ces mêmes années, elle a sévi avec une intensité plus considérable encore. En Belgique, il a été constaté que, à un certain moment, les mines n'avaient vu satisfaire que le tiers de leurs demandes de matériel. Près de 200.000 wagons en Allemagne ont, pendant une saison, manqué aux expéditeurs. En Italie, il a fallu autoriser la Compagnie de la Méditerranée à louer des voitures à l'étranger. Il n'y a pas jusqu'à l'Amérique qui ait souffert, et les États-Unis ont dû, pour parer à la pénurie de leur matériel, relever les tarifs de transport des trains vers l'Est.

Déjà, pour y remédier, des mesures importantes étaient prises. Par la création de gares de triage nouvelles, par l'établissement de voies de débord ou de garage, par l'accélération des chargements et des déchargements, on est parvenu à diminuer la durée de rotation du matériel et à accroître sa puissance d'utilisation. Le système des trains de messageries à grande vitesse a été développé. Toutes les dispositions propres à réduire ou éviter les

retards ont été mises en vigueur; la plus grande vigilance n'a cessé d'être, sur ce point, spécialement recommandée aux compagnies, et la surveillance la plus étroite d'être pratiquée. Enfin des commandes importantes de matériel ont été faites, qui ont augmenté les moyens d'action des chemins de fer. Et l'Administration des Travaux publics, abandonnant la règle qu'elle avait jusque-là suivie, n'a pu que favoriser et inciter ces commandes, qui constituaient le meilleur moyen de parer à la situation.

Mais toutes ces mesures, pour nécessaires et utiles qu'elles aient été, ne peuvent être considérées comme suffisantes. Elles ont constitué, pendant la période aiguë, le seul remède auquel il fût possible de recourir. Il convient, aujourd'hui que le calme est revenu, de chercher à corriger nos méthodes sur tous les points où elles ont trahi leur insuffisance ou leurs défauts, en se montrant contraires à l'intérêt financier des réseaux, nuisibles au bien du public et empreintes de routine.

Une des principales causes du mal est l'habitude où se trouvent nos réseaux de ne pas prévoir la progression, pourtant jusqu'ici constante, de leur trafic et d'attendre que les besoins pressants et immédiats se manifestent pour développer leur outillage. Il arrive ainsi — et la récente expérience vient bien de le montrer — qu'avec les délais de construction augmentés encore par la pléthore des commandes, le matériel neuf est livré seulement lorsque la crise est terminée et que l'on se trouve dans la période de dépression qui suit ces moments de surexcitation fiévreuse. Il est indispensable qu'il en soit autrement : l'intérêt bien entendu de tous exige que, chaque année, d'une façon régulière et constante, les administrations de chemins de fer renouvellent et augmentent leur matériel de façon à se trouver toujours au niveau du trafic qu'elles doivent assurer et dont le développement est incessant.

Si l'on objecte qu'on va grever ainsi les plus mauvais exercices de dépenses dont l'utilité n'est pas immédiate, et qui auront leur répercussion sur la garantie d'intérêt, il est facile de répondre que ces dépenses, qu'il faudra toujours faire un an ou deux plus tard, à un moment où l'état du marché augmentera singulièrement les prix, ne grèvent le compte de la garantie que par leurs charges annuelles, qui n'atteignent pas 4 0/0 du capital dépensé, et dont le poids, au surplus, ne commencera à se faire sentir qu'après la livraison et le payement, c'est-à-dire à une époque où la prospérité pourra être revenue. Encore cette augmentation de charges sera-t-elle aisément compensée et au delà par une diminution des prix que le constructeur consentira certainement, par rapport même à la période normale, pour des commandes assurant à ses ateliers une activité continue, lui permettant une meilleure répartition du travail et lui facilitant les moyens de se procurer à bon compte la main-d'œuvre et les matériaux. La mesure, qui n'aura aucun inconvénient financier, ne pourra donc qu'être très bonne pour l'exploitation normale de nos voies ferrées.

II. — Elle aura, d'autre part, les plus heureuses conséquences pour l'industrie nationale, à laquelle elle épargnera les brusques sautes de la stagnation à la surproduction, et à laquelle elle permettra de s'assurer l'exécution de la plus grande partie des commandes.

Dans le système actuel, en effet, il arrive que l'industrie qui a, pendant un certain temps, péniblement vécu dans l'attente et qui a réduit, autant qu'elle a pu, son personnel et ses installations, se trouve dans l'impossibilité, au moment critique, d'exécuter dans les délais nécessaires le travail qui lui est fourni. Il devient nécessaire alors de recourir à l'étranger, et l'on prive ainsi notre pays d'un élément d'activité qu'un peu de prévoyance et de bonne volonté eût suffi à lui réserver. La dernière crise n'a pas manqué de mettre en évidence cette situation regrettable. Nos maisons françaises, qui avaient d'ailleurs à faire face à d'autres demandes, se voyaient obligées de décliner les offres qu'on leur faisait et qui passaient alors aux établissements des pays voisins. Malgré les regrets qu'en éprouvait le Gouvernement, son action se trouvait impuissante à empêcher un pareil mouvement. Il fallait, en effet, avant tout, satisfaire aux nécessités du trafic, et le souci du développement de la prospérité nationale imposait le devoir de se procurer du matériel là où la construction en était assurée dans les délais les plus restreints. L'Administration des Travaux publics ne pouvait ainsi que subir les conséquences d'une situation qui remontait bien plus haut.

Mais l'expérience faite ne doit pas être perdue, et il convient d'en tirer tout l'enseignement qu'elle comporte. La régularisation des commandes permettra à notre industrie de s'outiller pour y satisfaire : il lui appartiendra désormais de savoir s'en réserver le bénéfice. Il ne s'agit point de créer en sa faveur un monopole artificiel et absolu pour la construction du matériel roulant de nos voies ferrées. Le faire serait empiéter sur les attributions du Parlement, auquel il appartient, par le régime douanier dont il est le maître, de mesurer le degré de protection qu'il entend accorder aux produits nationaux. Il s'agit seulement de faciliter à l'industrie française la libre concurrence en la débarrassant des entraves qui la réduisent à l'état d'infériorité sur son propre marché. L'aiguillon de la concurrence, qui se fera sentir dans la juste mesure, ne pourra qu'exciter sans cesse les chefs d'établissement à perfectionner leurs moyens de production et à diminuer leur prix de revient.

III. — La première mesure à prendre pour amener à la réduction des prix doit être d'établir plus d'uniformité dans les éléments des principaux types de matériel et dans les cahiers des charges relatifs aux fournitures. Ce sera là un des résultats les plus appréciables de l'étude à laquelle la Commission va se livrer. Les industriels, aujourd'hui, subissent des sujétions très lourdes par l'obli-

gation où ils se trouvent, la plupart du temps, pour chaque compagnie et pour chaque type, de construire des pièces élémentaires d'un modèle spécial, qui exigent souvent un outillage particulier. De là provient, en partie, l'élévation de leur prix de revient qui les désarme en face de leurs concurrents étrangers. Il en sera autrement lorsque l'emploi de pièces analogues dans les divers types permettra la continuité de la fabrication de ces pièces et l'utilisation courante du même outillage d'usine.

On doit espérer que l'industrie française saura profiter des facilités nouvelles qui lui seront données pour déborder à l'étranger et concurrencer ses rivaux jusque sur leur domaine. Imitant l'exemple de l'industrie belge, allemande, autrichienne, pour ne citer que celle des pays d'Europe, elle pourra, tout en réservant son principal effort pour la production intérieure, aller chercher les commandes au dehors et augmenter de toutes celles qu'elle détournera à son profit le champ de son activité. Elle montrera ainsi qu'elle sait répondre à la sollicitude du Gouvernement, et elle se procurera, en étendant ses opérations, le meilleur moyen d'éviter les crises ou d'en diminuer l'intensité.

En terminant cet exposé, il n'est peut-être pas inutile de faire remarquer, pour répondre à une objection facile, que l'œuvre à laquelle la Commission est conviée ne devra jamais avoir pour effet d'apporter la moindre entrave à toutes les améliorations légitimes. Nul ne saurait avoir la prétention d'enfermer le progrès dans une formule définitive. Le système nouveau aura la souplesse nécessaire pour suivre fidèlement les perfectionnements essentiels que le génie inventif de nos ingénieurs s'applique à découvrir sans relâche, et en profiter au moment opportun.

IV. — Ces considérations, qui mettent en évidence l'urgence d'une solution, permettront de mesurer l'importance et la portée de la tâche qui est confiée à la Commission instituée, et dont la mission en sera définitive :

1° D'entendre les constructeurs français de matériel, les métallurgistes et les représentants des grandes compagnies pour déterminer avec précision comment les besoins de l'exploitation peuvent se concilier avec les desiderata dont le syndicat des constructeurs s'est fait l'écho auprès de moi ;

2° De proposer, principalement pour les machines locomotives, les données caractéristiques d'un certain nombre de types, auxquels les compagnies devront se conformer, pendant une période à déterminer, pour leurs demandes d'autorisation de matériel roulant, sauf dérogations justifiées par des circonstances exceptionnelles ;

3° De codifier, en les unifiant, les cahiers des charges aujourd'hui en usage sur les divers réseaux pour la fourniture des métaux et matières entrant dans la constitution du matériel.

Le Gouvernement espère que la Commission trouvera auprès des compagnies un concours empressé pour une œuvre qui doit servir leurs intérêts en même temps que l'intérêt général du pays.

En tout cas, il est résolu à attendre, pour autoriser de nouvelles commandes de matériel roulant, que les propositions qui lui seront soumises puissent s'inspirer des principes que les travaux de la Commission vont dégager.

Les travaux de la Commission entrèrent de suite dans la période active et, avant même que ses études soient entièrement terminées (elles ne le sont d'ailleurs pas encore à l'heure actuelle), son Président soumettait à l'approbation du Ministre, dès le 21 novembre 1901, un premier rapport adopté le 28 du même mois, qui concluait sur la question de l'unification des cahiers des charges de la fourniture des matières constitutives du matériel roulant, à la suppression de toute clause de fabrication dans ces cahiers et au remplacement de ces clauses par des essais de fragilité à entreprendre, au moins pendant la période des études de la Commission, au laboratoire de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Quelques mois après, le 21 février 1902, la Commission adressait au Ministre un deuxième rapport dont la conclusion était la suivante :

Sous le bénéfice des développements qui précèdent et réserve faite des compléments qu'elle y pourrait apporter ultérieurement, à la suite des recherches qu'il lui reste à accomplir, en ce qui concerne, notamment, l'uniformisation des éléments communs à plusieurs types de locomotives, et la simplification de l'exercice du contrôle aux usines, la Commission a l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous proposer, dès à présent, les mesures ci-après :

1° Réglementer à nouveau, par une circulaire qui abrogerait celles des 4 novembre 1891, 18 juillet 1892, 19 août 1899 et 14 mai 1900, mais sauvegarderait non moins qu'elles les intérêts financiers de l'État pour le cas de rachat des concessions, le mode de présentation des commandes de matériel roulant, sur la base, nettement posée, de l'indépendance des trois opérations de commande du matériel neuf, de mise à la réforme du matériel usé ou démodé, et d'amortissement du matériel réformé ;

2° Instituer, à titre permanent, une *Commission du matériel rou-*

*lant des chemins de fer*, à laquelle seraient obligatoirement soumis tous les projets de matériel roulant présentés à l'approbation ministérielle ;

3° Appeler l'attention des compagnies sur la convenance, savoir :

*a*) De répartir leurs commandes de locomotives à l'industrie privée à raison de 10 unités au moins, 15 à 20 si possible, d'un même type par maison ;

*b*) D'assurer aux constructeurs des commandes aussi régulières que possible ;

*c*) De mettre successivement à la réforme même le matériel roulant dont l'emploi, bien que ne compromettant aucunement la sécurité de l'exploitation, ne répondrait plus qu'imparfaitement aux besoins de cette exploitation, sauf à attendre, pour en amortir le prix d'inventaire, soit des occasions favorables de revente, soit des années de fortes recettes ;

*d*) De s'attacher tout spécialement, dans l'étude des projets de locomotives, à donner aux divers éléments de ces machines des formes qui en permettent l'usinage aussi économique que possible dans des ateliers organisés et outillés pour la mécanique générale et à éliminer des cahiers des charges toute exigence ne correspondant pas à un besoin démontré, toute exigence, aussi, dont l'utilité, même non contestable, serait trop minime pour compenser la gêne imposée au constructeur ;

*e*) Enfin d'apporter, dans la surveillance du travail aux usines, un esprit de tolérance aussi large que le peuvent permettre les exigences primordiales de la parfaite exécution du matériel et de la sécurité de son emploi.

En ce qui concerne le premier et le troisième paragraphe des conclusions de ce rapport, deux circulaires en date des 8 et 11 mars 1902 vinrent y donner la sanction ministérielle.

En ce qui concerne le troisième paragraphe, relatif à la constitution d'une Commission permanente du matériel roulant des chemins de fer, le Ministre des Travaux publics, sur proposition conforme du conseiller d'État, directeur des chemins de fer, en approuvait l'institution par décision du 8 mars 1902.

La Commission originaire du matériel roulant subsiste donc aujourd'hui concurremment avec la Commission permanente du matériel roulant à laquelle elle a donné naissance. Il reste à examiner l'organisation de cette dernière.

## ORGANISATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU MATÉRIEL ROULANT DES CHEMINS DE FER

**Composition de la Commission.** — La Commission permanente du matériel roulant des chemins de fer est composée comme suit, savoir :

Deux inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines dont l'un est président ;

Trois ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines ;

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées, secrétaire ;

Trois ingénieurs ordinaires des mines, secrétaires-adjoints avec voix consultative.

**Attributions.** — D'une façon générale, cette Commission est chargée de l'examen de tous les projets de matériel roulant. En particulier elle a pour mission, et cela ressort nettement des préliminaires ci-dessus exposés de sa constitution, de demeurer en relations constantes avec les compagnies et les constructeurs dans le but d'assurer l'unité et la continuité des vues de l'Administration touchant la construction du matériel roulant des chemins de fer et aussi, selon l'heureuse expression du président de la Commission, « la convergence ininterrompue » de tous les efforts pour arriver à la suppression de toute exigence injustifiée dans la constitution générale des machines et à la simplification des formes de leurs pièces élémentaires en vue de leur usinage aussi économique que possible dans les ateliers outillés pour la mécanique générale.

## SECTION VI

## COMMISSION MIXTE DES TRAVAUX PUBLICS

Organisée par décret du 22 décembre 1812, modifiée par l'ordonnance du 28 décembre 1828, réorganisée par la loi du 7 avril 1851, elle est aujourd'hui régie par un décret portant règlement d'administration publique rendu le 16 août 1853, pour l'exécution de cette loi. Les prescriptions de ce décret ont elles-mêmes été modifiées sur certains points par les décrets des 15 mars 1862, 3 mars 1874, 8 septembre 1878, 12 décembre 1884[1].

Cette Commission est chargée de l'examen et de la discussion des projets de travaux dont l'exécution, dans l'étendue de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, peut intéresser à la fois la défense du territoire et un ou plusieurs des services civils et maritimes. Elle a pour mission d'apprécier les intérêts des divers services, de les concilier, et, si elle ne parvient pas à établir l'accord entre eux, d'indiquer dans quelle limite il lui paraît possible de donner satisfaction à leurs besoins respectifs, sans compromettre la défense du pays.

Le rôle de cette Commission étant, en matière de chemins de fer, assez peu important, il n'est pas utile de s'étendre longuement sur ses attributions, sa compétence et son fonctionnement.

[1] Voir aussi la circulaire du 26 septembre 1887, portant instruction sur les affaires mixtes relevant de la Commission mixte des Travaux publics, et celle du 16 juin 1890, sur la compétence de la Commission mixte et l'intervention du service des domaines dans l'instruction des affaires mixtes.

**Composition de la Commission**[1]. — La Commission mixte des Travaux publics est composée ainsi qu'il suit :

Quatre conseillers d'État, dont l'un président de la Commission ;
Deux inspecteurs généraux des ponts et chaussées ;
L'inspecteur général des ponts et chaussées chargé de l'inspection générale des travaux hydrauliques de la Marine ;
Un officier général de la Marine ;
Cinq officiers généraux de l'Armée ;
Deux colonels, secrétaires des Comités du Génie et de l'Artillerie ;
Un lieutenant-colonel, secrétaire de la Commission militaire des chemins de fer ;
Un ingénieur en chef des ponts et chaussées, secrétaire du Conseil général des ponts et chaussées ;
Un ingénieur des constructions navales, secrétaire du Conseil des travaux de la Marine ;
Un commissaire de la Marine, secrétaire du Comité des inspecteurs généraux de la Marine.

Enfin la Commission a un secrétaire nommé par le Ministre de la Guerre et pris parmi les officiers supérieurs du génie ou les ingénieurs en chef des ponts et chaussées[2].

Le président et les membres sont nommés par décret sur la proposition du Ministre compétent, selon le département ministériel auquel ressortit le fonctionnaire.

Aux termes de l'article 4 du décret du 16 août 1853, la Commission ne peut délibérer si chacun des services que l'affaire concerne n'est représenté à la séance par un membre au moins, non compris le président et les secrétaires.

**Compétence.** — La compétence de la Commission est très étendue ; elle a trait à des travaux de nature différente suivant qu'ils doivent être effectués[3] :

1° Dans l'étendue de la zone frontière ;
2° Dans les territoires réservés de cette zone ;
3° Dans le rayon des enceintes fortifiées ;

Spécialement la Commission mixte peut être saisie[4], dans

[1] Loi du 7 avril 1851 ; — loi du 10 février 1890, modifiant l'article 5 de la loi du 7 avril 1851.
[2] Décret du 16 août 1853.
[3] Décret du 8 septembre 1878.
[4] Circulaire du 26 septembre 1887.

certains cas, des questions relatives aux chemins de fer et notamment, elle doit, aux termes du décret du 2 avril 1874, être consultée dans cette matière quand il n'y a pas accord entre les Ministres des Travaux publics et de la Guerre.

La Commission mixte est toujours saisie pour les travaux de sa compétence avant que les projets de ces travaux ne soient définitivement approuvés et que l'on procède à leur exécution.

**Fonctionnement.** — Les affaires de la compétence de la Commission mixte sont traitées et expédiées d'urgence à tous les degrés de la hiérarchie administrative. Elles comportent deux degrés d'instruction en ce qui concerne les services locaux à moins qu'elles ne fassent l'objet d'un projet de loi ou d'une adhésion directe[1].

[1] Décret du 16 août 1853, art. 11 et 18.

## SECTION VII

### CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

**Historique.** — Les attributions du Conseil général des ponts et chaussées ont été fixées par le décret du 7 fructidor an XII, dont l'article 15 stipule que ce Conseil donnera son avis sur les projets et plans de travaux et sur toutes les questions d'art et de comptabilité qui lui seront soumises et dont il lui sera fait rapport par ceux de ses membres qui auront été chargés de les examiner.

L'organisation de cette assemblée a été modifiée à diverses reprises, notamment par l'ordonnance du 23 décembre 1838, les décrets des 17 juin 1854[1], 15 septembre 1869 et les arrêtés du 29 mars 1888 qui sont au nombre de trois. Le premier divise le Conseil en trois sections territoriales et fixe leurs attributions et leur compétence par application de l'article 3 du décret du 15 septembre 1869; le deuxième fixe la répartition des affaires entre le Conseil et les sections et établit la procédure à suivre pour la présentation des affaires au Conseil et aux sections; le troisième porte création d'un emploi de secrétaire-adjoint du Conseil général des ponts et chaussées. Ce secrétaire-adjoint, qui était chargé de seconder le secrétaire du Conseil et de suppléer, au besoin, les secrétaires[2] des sections a été supprimé par arrêté du 23 mars 1892.

[1] L'article 4 dudit décret porte que, pour l'examen des affaires qui, à raison de leur importance secondaire, n'exigent pas la réunion du Conseil entier, le Conseil général se divise en sections, dont le nombre, les attributions et la composition sont déterminés par des arrêtés ministériels. Cette disposition a été reproduite dans l'article 3 du décret subséquent du 15 septembre 1869.

[2] Aux termes de l'article 6 de l'arrêté du 29 mars 1888, cinq secrétaires étaient attachés aux trois sections territoriales. Leur nombre a été réduit à quatre par l'arrêté du 22 avril 1896. Ce chiffre a été maintenu par l'arrêté du 29 décembre 1899, qui fixe actuellement les attributions de ces fonctionnaires.

**Organisation actuelle.** — *Division en sections.* — C'est l'arrêté du 23 novembre 1899 qui a fixé l'organisation actuelle du Conseil général des ponts et chaussées. Se basant sur l'intérêt qu'il peut y avoir à utiliser dans chaque branche les connaissances spéciales acquises au cours de leur longue carrière par les inspecteurs généraux de 1re et 2e classe, il a substitué aux sections territoriales des sections spéciales s'occupant de l'étude de questions techniques déterminées et divisé le Conseil en quatre sections.

*Compétence des sections.* — La première section s'occupe des affaires concernant les routes, chemins de fer d'intérêt local et tramways;

La deuxième, de la navigation intérieure, service hydraulique, pêche, travaux communaux, questions d'utilisation des forces motrices naturelles;

La troisième, des ports maritimes, phares et balises;

La quatrième, des chemins de fer d'intérêt général.

*Composition des sections.* — Les sections sont composées d'un ou deux inspecteurs généraux de 1re classe et d'inspecteurs généraux de 2e classe, annuellement désignés par le Ministre. La quatrième section comprend en outre les directeurs de contrôle des chemins de fer.

Dans chaque section, un inspecteur général de 1re classe est désigné comme président de section.

**Composition du Conseil général des ponts et chaussées.** — Les membres du Conseil général sont désignés chaque année par le Ministre.

Le Conseil se compose actuellement, d'une part, de 9 inspecteurs généraux de 1re classe, de l'inspecteur général chargé de l'inspection de l'Algérie, de l'inspecteur général chargé, au Ministère de la Marine, de l'inspection générale des travaux hydrauliques, et d'un ingénieur en chef secrétaire, désignés pour toute la session; d'autre part, de 19 inspecteurs généraux de 2e classe dont 8 désignés pour siéger pendant le premier semestre et 11 pendant le deuxième semestre.

Un des inspecteurs généraux de 1re classe est vice-président du Conseil général. Le Ministre des Travaux publics est

président. On ajoutera que le directeur du personnel et de la comptabilité au Ministère est membre permanent du Conseil, et que le directeur des routes, de la navigation et des mines et le directeur des chemins de fer peuvent assister aux séances du Conseil. Ces deux derniers ont voix délibérative pour les affaires concernant leur service.

Enfin quatre ingénieurs en chef sont attachés au Conseil, sans en faire partie et remplissent les fonctions de secrétaires de section. Leurs attributions, fixées en dernier lieu par l'arrêté du 29 décembre 1899, nécessité par la réorganisation du 23 novembre de la même année, ne correspondent pas intégralement à la compétence de chacune des quatre sections. L'un des secrétaires de section s'occupe de la navigation intérieure, du service hydraulique, de la pêche, des travaux communaux, des questions d'utilisation des forces motrices naturelles;

Le deuxième, des ports maritimes, phares et balises, routes nationales et départementales;

Le troisième, des chemins de fer d'intérêt général : réseaux de l'Ouest et du Nord, chemins de fer de l'Algérie et de la Corse; des chemins de fer d'intérêt local et tramways des régions correspondantes;

Le quatrième, des chemins de fer d'intérêt général : réseaux de l'État, d'Orléans, du Midi, de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'Est; des chemins de fer d'intérêt local et tramways des régions correspondantes.

**Examen des affaires.** — Les inspecteurs généraux assistent à l'examen, par le Conseil et les sections, des affaires sur lesquelles ils ont été appelés à donner leur avis; ils peuvent également assister à l'examen des affaires concernant leur inspection qui ne leur ont pas été communiquées.

En principe, les inspecteurs généraux n'ont pas à produire de rapport[1] écrit détaillé sur les affaires qui leur ont été

[1] Aux termes de l'article 1er de l'arrêté du 29 mars 1888 : les affaires à soumettre au Conseil général des ponts et chaussées ou aux sections de ce Conseil sont d'abord communiquées par le Ministre, pour rapport, à l'inspecteur général compétent,

communiquées par le Ministre; ils les exposent oralement en donnant, au besoin, lecture totale ou partielle des avis émis aux divers degrés de l'instruction. Leur avis personnel et leurs conclusions sont formulés par écrit.

L'exposé est fait par le secrétaire pour les affaires qui n'ont pas été communiquées préalablement aux inspecteurs généraux.

En cas de désaccord sur des points importants entre l'inspecteur général et l'ingénieur en chef, ce dernier est avisé et invité à venir en personne défendre ses propositions.

Les discussions, tant au Conseil que dans les sections, sont résumées par les secrétaires. Les résumés mentionnent, avec leur avis, les noms des membres qui ont pris part à la discussion. En cas de scrutin, le procès-verbal indique le nombre de voix dans chaque sens.

Les procès-verbaux sont signés par le président et les secrétaires.

**Affaires à soumettre au Conseil.** — En transmettant les affaires au secrétariat du Conseil général des ponts et chaussées, le Ministre désigne celles qui, à raison soit de leur caractère général, soit de leur importance, doivent être examinées par le Conseil [1]; les autres affaires sont soumises à la section compétente.

La section peut demander au Ministre de saisir le Conseil d'une affaire sur laquelle elle est consultée.

Pour les affaires à soumettre au Conseil général, le secrétaire du Conseil rédige une note comprenant un exposé très

puis transmises par lui au secrétaire du Conseil avec le rapport de cet inspecteur général.

Dans le cas, toutefois, où le Ministre estime qu'une affaire peut être examinée sans rapport de l'inspecteur général, il l'adresse directement au secrétaire du Conseil.

[1] Aux termes de l'article 3 de l'arrêté du 29 mars 1888, les affaires suivantes étaient obligatoirement portées devant le Conseil, quelle que fût leur importance, savoir :

1° Les avant-projets;

2° Les dossiers d'enquête d'utilité publique;

3° Les projets de tracé et de terrassements pour les chemins de fer;

sommaire et, s'il y a lieu, les conclusions de l'inspecteur général. Cette note est adressée avant la séance à tous les membres du Conseil.

**Séances.** — Le Conseil et les sections tiennent une séance ordinaire par semaine et des séances supplémentaires, s'il y a lieu.

4° Les enquêtes sur le nombre et l'emplacement des stations de chemins de fer ;

5° Les affaires de chemins de fer d'intérêt général pouvant donner lieu à interprétation des conventions passées avec les compagnies ou entraîner décision de principe sur l'imputation de la dépense ;

6° Les affaires mixtes relevant de la compétence de la Commission mixte des travaux publics.

## SECTION VIII

## CONSEIL GÉNÉRAL DES MINES

**Historique.** — Le Conseil général des mines a été institué par le décret du 18 novembre 1810 portant organisation du corps impérial des ingénieurs des mines.

L'organisation de cette Assemblée a été modifiée par les décrets des 23 avril 1856 et 15 septembre 1869 actuellement en vigueur.

**Composition.**— Le Conseil général des mines est composé comme suit, savoir :

Le Ministre des Travaux publics, président ;

Le directeur du personnel et de la comptabilité et le conseiller d'État, directeur des routes, de la navigation et des mines (membres permanents) ;

Le conseiller d'État, directeur des chemins de fer qui siège dans le Conseil avec voix délibérative pour les affaires concernant les chemins de fer ;

L'ingénieur en chef des mines de l'Algérie [1], qui siège dans le Conseil avec voix délibérative pour les affaires concernant l'Algérie ;

Les inspecteurs généraux des mines de 1re classe ;

Les inspecteurs généraux des mines de 2e classe ;

Un inspecteur général de 2e classe, ou un ingénieur en chef des mines remplit les fonctions de secrétaire du Conseil général des mines. Il a auprès de lui, pour le seconder dans ces fonctions un ingénieur ordinaire des mines [2], attaché au se-

[1] Décret du 18 août 1897, modifié par le décret du 14 août 1902.

[2] Ce poste est généralement réservé à l'élève ingénieur sorti avec le n° 1 de l'École nationale supérieure des Mines.

crétariat du Conseil, mais qui ne fait pas partie de l'Assemblée.

Un des inspecteurs généraux de 1re classe est désigné chaque année par le Ministre pour exercer les fonctions de vice-président. Il peut être renommé.

**Organisation du Conseil.** — Le Conseil général des mines n'est pas divisé en sections et délibère en Assemblée générale. S'il y a lieu, les membres du Conseil se forment en commissions pour l'examen de certaines questions.

**Attributions générales.** — Aux termes de l'article 46 du décret du 18 novembre 1810, le Conseil général doit donner son avis :

Sur les demandes en concession de mines;

Sur les travaux d'art auxquels il conviendra d'assujettir les concessionnaires, comme conditions de la concession;

Sur les reprises de travaux;

Sur l'utilité ou les inconvénients des partages des concessions.

Il est chargé, en outre :

1° De la surveillance des sources et exploitations minérales, en ce qui concerne les recherches, conditions d'exploitation, redevances à l'État, fixation du périmètre de protection, etc., et donne son avis sur la déclaration d'intérêt public;

2° De l'examen des demandes en autorisation d'établissement de dépôts de dynamite ou explosifs divers;

3° De la surveillance des carrières (ouverture, exploitation, etc.);

4° De l'étude des questions relatives aux délégués à la sécurité des ouvriers mineurs;

5° De l'examen des statuts et modifications aux règlements des sociétés de secours des ouvriers et employés attachés aux exploitations minérales;

6° De l'examen des questions relatives au personnel des ingénieurs et contrôleurs des mines.

Il a enfin à donner son avis sur toutes les affaires que le Ministre jugerait utile de lui soumettre.

Il est nécessairement consulté sur les questions contentieuses qui devront être décidées par le Ministre ou portées au Conseil d'État; dans ce dernier cas, son avis, signé de la

majorité des membres, est joint au rapport à soumettre au Ministre.

**Attributions spéciales en matière de chemins de fer.** — Les attributions du Conseil à ce point de vue n'ont été fixées par aucun règlement.

Elles ont trait spécialement à tout ce qui concerne les chemins de fer miniers (projets d'établissement des lignes, embranchements, etc.).

Le Conseil est appelé, en outre, à examiner dans divers cas réservés à l'appréciation de l'Administration les questions qui rentrent dans le service des ingénieurs des mines attachés au contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer.

**Formation en Comité.** — Pour l'examen des affaires de personnel (avancement, mesures disciplinaires, etc.), le Conseil se forme en Comité composé exclusivement des inspecteurs généraux de 1re classe.

**Séances et délibérations.** — Le Conseil général s'assemble une fois par semaine et peut, en outre, être réuni extraordinairement sur la convocation du Ministre.

Le secrétaire du Conseil général inscrit les délibérations sur deux registres : l'un pour le Conseil, l'autre pour le Comité. Le procès-verbal des séances est signé à la séance suivante.

## SECTION IX

## COMMISSION DE VÉRIFICATION DES COMPTES DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

(Voir *Contrôle financier*)

---

## SECTION X

## COMITÉS DE RÉSEAU

(Voir *Attributions du Directeur du contrôle* et *Contrôle financier*)

---

# TITRE VI

## CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

### SECTION I

### INSPECTION SPÉCIALE DU RÉSEAU DE L'ÉTAT

#### § 1. — Objet de l'inspection

On sait que le service du contrôle porte, pour le réseau de l'État, la dénomination de « service de l'inspection du réseau de l'État ».

Aux termes de l'article 9 du décret du 10 décembre 1895[1] modifié par le décret du 19 avril 1902, le réseau de l'État est soumis à une inspection spéciale dont l'objet est identique à celui du contrôle exercé par l'Administration sur les autres réseaux d'intérêt général.

#### § 2. — Organisation

Antérieurement au décret du 19 avril 1902, l'organisation de l'inspection du réseau de l'État était semblable à celle des services actuels de contrôle des autres réseaux d'intérêt général, et comportait un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, directeur de l'inspection, des ingénieurs en chef à la tête des services de contrôle de la voie et

[1] Sur l'organisation administrative du réseau de l'État.

des bâtiments et de l'exploitation technique, un contrôleur général de l'exploitation commerciale et un ingénieur en chef, généralement l'adjoint du directeur de l'inspection, chargé de l'inspection et du contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

D'après la nouvelle organisation résultant du décret précité de 1902, le réseau de l'État est soumis à une inspection *spéciale* exercée, d'une part, par un ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui a dans ses attributions au même titre que les directeurs de contrôle des autres réseaux :

1° Le contrôle de la voie et des bâtiments;

2° Le contrôle de l'exploitation technique;

3° Le contrôle de l'exploitation commerciale, pour la partie *non* relative à l'étude des tarifs et des questions économiques et commerciales intéressant le réseau.

Et, d'autre part, par un contrôleur général de l'exploitation commerciale, chef de service, qui se trouve placé, pour la partie de ses attributions visée ci-dessus au paragraphe 3, sous les ordres de l'ingénieur en chef de l'inspection du réseau de l'État.

L'emploi d'inspecteur général chargé de la direction de l'inspection a été supprimé et, en fait, c'est l'ingénieur en chef unique de l'inspection du réseau de l'État, déjà chargé des services de contrôle de la voie et des bâtiments et de l'exploitation technique qui exerce, en outre, dans une proportion restreinte les fonctions de directeur, mais sans en avoir le titre. Il a sous ses ordres, pour assurer la marche des services du contrôle de la voie et des bâtiments et du contrôle de l'exploitation technique, un personnel d'ingénieurs ordinaires, de conducteurs, etc., composé comme celui des services analogues de contrôle des autres réseaux d'intérêt général.

Aux termes de l'article 5 du décret du 19 avril 1902, l'ingénieur en chef chargé de l'inspection du réseau d'État siège dans les Conseils, Commissions et Comités, dans les mêmes conditions que les directeurs des services de contrôle des autres réseaux d'intérêt général.

L'organisation nouvelle a conservé au directeur du contrôle commercial et à l'ingénieur en chef du contrôle du travail

leurs attributions respectives en ce qui concerne le réseau d'État.

Il en résulte donc, d'une part, que le contrôleur général de l'exploitation commerciale du réseau de l'État, comme ceux des autres réseaux, relève directement du directeur du contrôle commercial, sauf pour la partie de ses attributions non relative à l'étude des tarifs et des questions économiques et commerciales pour laquelle, comme on l'a dit, il se trouve placé sous l'autorité de l'ingénieur en chef de l'inspection du réseau de l'État; d'autre part, que les ingénieurs ordinaires des services de l'inspection de l'exploitation technique et éventuellement ceux de l'inspection de la voie et des bâtiments sont placés pour la partie de leurs attributions concernant le contrôle du travail, sous les ordres directs de l'ingénieur en chef du contrôle du travail qui a lui-même entièrement sous sa direction les contrôleurs du travail du réseau de l'État.

Enfin, en vertu de l'article 3 du décret de 1902, l'inspection et le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles forment un service à part, confié à un ingénieur en chef qui en est spécialement chargé.

---

## SECTION II

## ORGANISATION ADMINISTRATIVE DU RÉSEAU D'ÉTAT

Bien que l'étude de l'organisation intérieure des diverses compagnies, ne rentre à aucun titre dans le cadre de cet ouvrage, il a été fait exception pour l'Administration des chemins de fer de l'État, en raison de la situation unique de ce réseau.

L'organisation actuelle[1] des chemins de fer de l'État résulte de deux décrets en date du 10 décembre 1895. Le premier de ces décrets a trait à l'organisation administrative du réseau de l'État; il a institué le conseil de réseau et en a défini les attributions; le deuxième est relatif à la composition et à la durée des pouvoirs dudit conseil de réseau.

[1] Antérieurement à l'état de choses actuel, deux décrets portant l'un et l'autre la date du 25 mai 1878, avaient réglé l'organisation administrative et la gestion financière du réseau d'État.

Le premier de ces décrets, relatif à l'organisation administrative a été abrogé par le premier décret du 10 décembre 1895; le deuxième décret du 25 mai 1878, relatif à la gestion financière, a été maintenu sous le régime nouveau, sans autre changement que celui qui reporte au directeur les attributions financières du conseil d'administration, désormais supprimé.

## SECTION III

### ADMINISTRATION

**Direction.** — Le réseau de l'État est administré par un directeur relevant du Ministre des Travaux publics et nommé par décret.

Le directeur a sous ses ordres le personnel des divers services.

Il est investi des pouvoirs attribués précédemment au Conseil d'administration et, dans l'accomplissement de sa tâche, est assisté par un Conseil qui porte le nom de *conseil du réseau de l'État.*

**Conseil du réseau de l'État.** — *Composition du conseil.* — Le Conseil comprend dix membres nommés par décret sur la proposition du Ministre des Travaux publics, savoir :

Un membre du Conseil d'État;

Deux membres du corps des ponts et chaussées ou des mines;

Deux fonctionnaires du Ministère des Finances, dont un inspecteur des Finances;

Un représentant du Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes;

Un représentant du Ministère de l'Agriculture;

Un ingénieur civil;

Deux membres des Chambres de commerce appartenant à la région desservie par le réseau de l'État.

Le Conseil est présidé par le directeur des chemins de fer de l'État.

Un vice-président est désigné chaque année par le Ministre pour suppléer le président, en cas d'absence.

*Durée des pouvoirs du Conseil.* — Les membres du Conseil sont nommés pour quatre ans; ils sont renouvelés par moitié tous les deux ans, au 1er janvier.

Les membres sortants peuvent être renommés.

Les membres qui n'exercent plus les fonctions qui avaient motivé leur nomination cessent de plein droit de faire partie du conseil, et sont remplacés par des membres choisis dans les catégories qu'ils représentaient eux-mêmes.

*Attributions du Conseil.* — Le Conseil est appelé à donner son avis :

1° Sur les tarifs de toute nature;

2° Sur les règlements relatifs à l'organisation du service, à la marche des trains, à la police et à l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances;

3° Sur la gestion financière, conformément aux règles posées par le décret[1] spécial à ce service;

4° Sur les marchés et traités relatifs aux divers services;

5° Sur toutes actions judiciaires.

L'avis du Conseil est joint aux propositions du directeur dans les affaires qui, aux termes des lois et règlements, doivent être soumises à l'approbation ministérielle. Il est visé dans la décision du Ministre.

**Organisation des services.** — L'organisation des services comprend :

Un chef d'exploitation, ayant dans ses attributions le service commercial;

Un ingénieur en chef du matériel et de la traction;

Un ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, chargé également des travaux de superstructure pour les lignes à mettre en exploitation.

Les ingénieurs, inspecteurs et sous-inspecteurs, les chefs de section et chefs de dépôt, et tous les employés supérieurs, y compris les chefs de bureau des services sédentaires de la direction et de l'exploitation, sont nommés, promus aux

[1] Décret du 25 mai 1878.

différentes classes de leur grade ou révoqués par le Ministre, sur la proposition du directeur.

Le directeur statue sur la nomination, l'avancement ou la révocation des autres agents, ainsi que, d'une façon générale, sur toutes les mutations de personnel.

L'exploitation par l'État est régie, sans distinction de lignes, par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, annexé à la loi du 4 décembre 1875.

Les recettes brutes, relevées par ligne ou par groupe de lignes, suivant les instructions données par le Ministre des Travaux publics, doivent être régulièrement publiées par semaine.

L'organisation du service financier est régie, par le décret spécial du 25 mai 1878[1].

Des arrêtés du Ministre des Travaux publics, rendus sur la proposition du directeur, déterminent :

1° Le chiffre des traitements fixes des diverses catégories de fonctionnaires et agents employés sur le réseau;

2° Le chiffre des indemnités fixes, journalières, mensuelles ou annuelles attribuées aux divers emplois, ainsi que le montant des jetons de présence des membres du Conseil;

3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de primes de gestion ou d'économie, aux fonctionnaires et agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation, sans toutefois que le total de ces sommes puisse dépasser 2 0/0 de la recette brute réalisée dans l'année. Ces sommes ne comprennent pas les primes d'économie des mécaniciens et chauffeurs.

**Caisse des retraites.** — La caisse des retraites est gérée, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics, par un Comité de cinq membres.

Le Comité comprend le directeur des chemins de fer de l'État, président de droit, et quatre autres membres nommés

[1] Modifié en ce sens que les attributions financières de l'ancien Conseil d'administration ont été, comme on l'a déjà dit, dévolues au directeur.

par arrêté ministériel. Ces derniers sont choisis en nombre égal parmi les membres du conseil et parmi les agents intéressés.

Le Comité possède les pouvoirs les plus étendus pour la gestion de la caisse des retraites. Toutefois les acquisitions et aliénations de valeurs mobilières et immobilières doivent être soumises à l'approbation du Ministre.

Tous les actes faits en exécution des décisions du Comité sont signés par son président.

Le Comité rend compte au Ministre, à la fin de chaque exercice, des opérations et de la situation de la caisse des retraites.

---

# TITRE VII

## CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS LIGNES DIVERSES

## CHAPITRE I

## CONTROLE DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET DES TRAMWAYS

### SECTION I

### GÉNÉRALITÉS

Aux termes de l'article 21[1] de la loi du 11 juin 1880, la construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets sous l'autorité du Ministre des Travaux publics[2].

[1] Applicable aux tramways en vertu de l'article 39 de la loi du 11 juin 1880.

[2] La Chambre des députés a, dans sa séance du 11 décembre 1900, renvoyé à la Commission des chemins de fer une proposition de loi de MM. Vacher, Bourrat, et plusieurs de leurs collègues portant modification de la loi du 11 juin 1880, dont l'article 21 serait ainsi rédigé :

« La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets sous l'autorité du Ministre de l'Intérieur ou du Ministre des Travaux publics, suivant que le Conseil général se sera prononcé en faveur du service vicinal ou du service des ponts et chaussées. »

L'article 39, paragraphe 1er, du décret[1] du 6 août 1881, qui fixait les règles relatives à la nomination et aux attributions des agents chargés du contrôle, était ainsi conçu :

« Le préfet nomme les agents chargés du contrôle et de la surveillance prévus par l'article 21 de la loi du 11 juin 1880. »

Mais un décret du 13 février 1900 a, dans son article 1er, modifié comme suit cette disposition :

« Le préfet nomme, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics, les agents chargés du contrôle et de la surveillance prévus par l'article 21 de la loi du 11 juin 1880. *Ces agents sont pris dans le service des Ponts et Chaussées et des Mines.* »

L'organisation nouvelle est donc venue enlever, en droit, au préfet la liberté complète dont il jouissait pour la nomination des agents du contrôle.

En fait l'obligation pour le préfet de choisir les agents du contrôle dans le service des ponts et chaussées et des mines étant de nature à apporter, au moins dans beaucoup de départements, des modifications profondes à l'état de choses existant[2], cette mesure ne pouvait être appliquée immédiatement dans tous les services et ne l'a pas été, semble-t-il, jusqu'à ce jour. D'ailleurs, par mesure transitoire, l'article 2 du décret ci-dessus mentionné du 13 février 1900 stipule que le Ministre des Travaux publics peut, sur la demande du Conseil général du département intéressé, ajourner pour les voies ferrées, dont le contrôle et la surveillance sont déjà organisés, l'application des dispositions nouvelles qu'il prévoit dans son article 1er.

[1] On sait qu'en vertu de l'article 57 du décret du 6 août 1881, ce règlement est applicable aux chemins de fer d'intérêt local sur les sections où ces chemins de fer empruntent le sol des voies publiques. Mais en ce qui concerne spécialement l'article 39 (cité au texte) il est admis, en raison de la généralité des termes de sa rédaction, qu'il est applicable aux chemins de fer d'intérêt local même dans le cas où ils n'emprunteraient pas le sol des voies publiques.

[2] Dans certains départements, les Conseils généraux ont, en effet, confié le contrôle et même la construction du réseau d'intérêt local au service vicinal qui ressortit au Ministère de l'Intérieur.

## SECTION II

## ORGANISATION DU CONTROLE

Le contrôle et la surveillance de l'Administration s'exerce pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, sur leur établissement et leur exploitation, et, en outre, spécialement pour les tramways, sur les appareils producteurs de force motrice, lorsqu'ils comportent des installations de ce genre :

De là une triple division sous laquelle on examinera l'organisation du contrôle de ces voies ferrées ;

1° Contrôle de la construction ;

2° Contrôle de l'exploitation ;

3° Surveillance des appareils producteurs de force motrice.

## SECTION III

## CONTROLE DE LA CONSTRUCTION

**Objet du contrôle de la construction.** — Le contrôle et la surveillance exercés par le préfet sur les travaux d'établissement de la ligne ont pour objet[1], d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le cahier des charges et de celles qui résulteraient des projets approuvés.

**Organisation du contrôle.** — Le contrôle de la construction des chemins de fer d'intérêt local et des tramways est organisé dans chaque département par un arrêté préfectoral soumis à l'homologation du Ministre des Travaux publics.

Cette organisation, qui varie suivant les départements, comprend généralement :

L'ingénieur en chef chargé du service ordinaire du département, directeur du contrôle ;

Un conducteur des ponts et chaussées, sans attributions spéciales, attaché à la direction du contrôle ;

Un ingénieur ordinaire chargé d'un des arrondissements du service ordinaire du département ;

Deux conducteurs des ponts et chaussées.

**Reconnaissance et réception des travaux.** — A mesure que les travaux sont terminés[2], sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation,

[1] Pour les chemins de fer d'intérêt local : Cahier des charges type, art. 26. — Pour les tramways : Décret du 6 août 1881, art. 16.

[2] Pour les chemins de fer d'intérêt local : Cahier des charges type, art. 27. — Pour les tramways : Décret du 6 août 1881, art. 17.

il est procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désigne.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorise, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire peut mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes déterminées au cahier des charges. Toutefois ces réceptions partielles ne deviennent définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer, qui est faite dans la même forme que les réceptions partielles.

**Rôle et attributions des fonctionnaires du contrôle de la construction.** — Il ne paraît pas utile de donner des détails sur le rôle de ces fonctionnaires, suffisamment défini par le but en vue duquel a été institué le service spécial de contrôle dont ils sont chargés. Ils ont notamment pour mission d'examiner si les divers projets présentés par les compagnies sont conformes aux prescriptions du cahier des charges. Ils surveillent d'une manière générale l'exécution des travaux et tiennent l'Administration au courant des réclamations et incidents de toute nature qu'ils peuvent provoquer.

Ils prennent connaissance des marchés passés par les compagnies et constatent la régularité et l'exactitude des comptes.

Ils veillent au rétablissement des communications locales interrompues par l'exécution des travaux, procèdent aux épreuves des ouvrages métalliques, etc., etc.

Ils procèdent enfin, de concert avec les commissaires délégués par le préfet, après que les travaux sont terminés et avant que la ligne soit mise en exploitation, à la reconnaissance et à la réception desdits travaux.

---

## SECTION IV

## CONTROLE DE L'EXPLOITATION

**Objet du contrôle de l'exploitation.** — Le contrôle de l'exploitation a pour objet la surveillance de l'entretien et des réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, de l'entretien du matériel et la surveillance du service de l'exploitation.

**Organisation du contrôle.** — Le contrôle de l'exploitation, comme celui de la construction, est organisé par arrêté préfectoral; c'est, d'ailleurs, souvent le même arrêté qui statue en même temps sur l'organisation de l'un et de l'autre.

Le contrôle de l'exploitation comprend: le contrôle de la voie et des bâtiments, le contrôle de l'exploitation technique et le contrôle de l'exploitation commerciale.

Le personnel du contrôle est généralement composé comme suit :

L'ingénieur en chef[1] chargé du service ordinaire du département, directeur du contrôle;

Un ingénieur ordinaire et deux conducteurs des ponts et chaussées, chargés du contrôle de la voie et des bâtiments, du contrôle de l'exploitation technique et du contrôle de l'exploitation commerciale.

L'un des conducteurs remplit les fonctions de commissaire de surveillance administrative.

[1] On vient de voir qu'il est en même temps chargé de la direction du contrôle de la construction.

En outre de ces fonctionnaires, le préfet délègue, aussi souvent qu'il le juge utile, un ou plusieurs commissaires à l'effet de reconnaître et de constater l'état de la voie ferrée, de ses dépendances et du matériel, et en vue d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

**Rôle et attributions des fonctionnaires du contrôle de l'exploitation.** — Aux termes de l'article 39 du décret du 6 août 1881, le personnel chargé du contrôle de l'exploitation a pour mission :

*En ce qui concerne l'exploitation commerciale :*

*a*) De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires;

A cet effet les concessionnaires sont tenus de présenter aux agents du contrôle, à toute réquisition, les registres de dépenses et de recettes relatifs à l'exploitation commerciale ainsi que les registres de réception et d'expédition des colis.

*b*) De veiller à l'exécution des mesures prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre;

*c*) De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec la voie ferrée, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes;

*d*) De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises, les dépenses d'entretien et d'exploitation et les recettes;

*En ce qui concerne l'exploitation technique :*

De vérifier l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et du matériel roulant, et de veiller à l'exécution des règlements relatifs à la police et à la sûreté de la circulation ;

*En ce qui concerne la police :*

De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, l'observation des règlements de police, tant par le public que par le concessionnaire, sur les voies publiques empruntées par la voie ferrée, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée.

**Règlements de police et d'exploitation.** — Le concessionnaire est tenu, ainsi que le public, de se conformer aux prescriptions des arrêtés qui sont pris par les préfets pour l'exécution des dispositions qui précèdent[1].

Il supporte les dépenses que peut entraîner l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845[2] et de celle du 11 juin 1880[3], au sujet de la police et de l'exploitation du chemin de fer[4].

Il est, en outre, astreint à soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation[4].

Le préfet détermine, en outre[5], sur la proposition du concessionnaire et sur l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains.

**Accidents.** — Toutes les fois qu'il arrive un accident sur la voie ferrée, il en est fait immédiatement déclaration, par le

[1] Décret du 6 août 1881, art. 40.

[2] Cette loi est applicable aux tramways, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 (Loi du 11 juin 1880, art. 37).

[3] Sont seuls applicables aux tramways les articles 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 à 24 de cette loi.

[4] Pour les chemins de fer d'intérêt local : Cahier des charges type, art. 33 (modifié par décret du 13 février 1900). — Pour les tramways : décret du 6 août 1881, art. 40.

[5] Pour les chemins de fer d'intérêt local : Cahier des charges type, art. 33 (modifié par décret du 13 février 1900). — Pour les tramways : décret du 6 août 1881, art. 33 (modifié par décret du 13 février 1900).

## SECTION II

## ORGANISATION DU CONTROLE

Le contrôle et la surveillance de l'Administration s'exerce pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, sur leur établissement et leur exploitation, et, en outre, spécialement pour les tramways, sur les appareils producteurs de force motrice, lorsqu'ils comportent des installations de ce genre :

De là une triple division sous laquelle on examinera l'organisation du contrôle de ces voies ferrées ;

1° Contrôle de la construction ;

2° Contrôle de l'exploitation ;

3° Surveillance des appareils producteurs de force motrice.

## SECTION III

## CONTROLE DE LA CONSTRUCTION

**Objet du contrôle de la construction.** — Le contrôle et la surveillance exercés par le préfet sur les travaux d'établissement de la ligne ont pour objet[1], d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le cahier des charges et de celles qui résulteraient des projets approuvés.

**Organisation du contrôle.** — Le contrôle de la construction des chemins de fer d'intérêt local et des tramways est organisé dans chaque département par un arrêté préfectoral soumis à l'homologation du Ministre des Travaux publics.

Cette organisation, qui varie suivant les départements, comprend généralement :

L'ingénieur en chef chargé du service ordinaire du département, directeur du contrôle ;

Un conducteur des ponts et chaussées, sans attributions spéciales, attaché à la direction du contrôle ;

Un ingénieur ordinaire chargé d'un des arrondissements du service ordinaire du département ;

Deux conducteurs des ponts et chaussées.

**Reconnaissance et réception des travaux.** — A mesure que les travaux sont terminés[2], sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation,

[1] Pour les chemins de fer d'intérêt local : Cahier des charges type, art. 26. — Pour les tramways : Décret du 6 août 1881, art. 16.

[2] Pour les chemins de fer d'intérêt local : Cahier des charges type, art. 27. — Pour les tramways : Décret du 6 août 1881, art. 17.

il est procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désigne.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorise, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire peut mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes déterminées au cahier des charges. Toutefois ces réceptions partielles ne deviennent définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer, qui est faite dans la même forme que les réceptions partielles.

**Rôle et attributions des fonctionnaires du contrôle de la construction.** — Il ne paraît pas utile de donner des détails sur le rôle de ces fonctionnaires, suffisamment défini par le but en vue duquel a été institué le service spécial de contrôle dont ils sont chargés. Ils ont notamment pour mission d'examiner si les divers projets présentés par les compagnies sont conformes aux prescriptions du cahier des charges. Ils surveillent d'une manière générale l'exécution des travaux et tiennent l'Administration au courant des réclamations et incidents de toute nature qu'ils peuvent provoquer.

Ils prennent connaissance des marchés passés par les compagnies et constatent la régularité et l'exactitude des comptes.

Ils veillent au rétablissement des communications locales interrompues par l'exécution des travaux, procèdent aux épreuves des ouvrages métalliques, etc., etc.

Ils procèdent enfin, de concert avec les commissaires délégués par le préfet, après que les travaux sont terminés et avant que la ligne soit mise en exploitation, à la reconnaissance et à la réception desdits travaux.

---

## SECTION IV

## CONTROLE DE L'EXPLOITATION

**Objet du contrôle de l'exploitation.** — Le contrôle de l'exploitation a pour objet la surveillance de l'entretien et des réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, de l'entretien du matériel et la surveillance du service de l'exploitation.

**Organisation du contrôle.** — Le contrôle de l'exploitation, comme celui de la construction, est organisé par arrêté préfectoral; c'est, d'ailleurs, souvent le même arrêté qui statue en même temps sur l'organisation de l'un et de l'autre.

Le contrôle de l'exploitation comprend: le contrôle de la voie et des bâtiments, le contrôle de l'exploitation technique et le contrôle de l'exploitation commerciale.

Le personnel du contrôle est généralement composé comme suit :

L'ingénieur en chef[1] chargé du service ordinaire du département, directeur du contrôle;

Un ingénieur ordinaire et deux conducteurs des ponts et chaussées, chargés du contrôle de la voie et des bâtiments, du contrôle de l'exploitation technique et du contrôle de l'exploitation commerciale.

L'un des conducteurs remplit les fonctions de commissaire de surveillance administrative.

[1] On vient de voir qu'il est en même temps chargé de la direction du contrôle de la construction.

En outre de ces fonctionnaires, le préfet délègue, aussi souvent qu'il le juge utile, un ou plusieurs commissaires à l'effet de reconnaître et de constater l'état de la voie ferrée, de ses dépendances et du matériel, et en vue d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

**Rôle et attributions des fonctionnaires du contrôle de l'exploitation.** — Aux termes de l'article 39 du décret du 6 août 1881, le personnel chargé du contrôle de l'exploitation a pour mission :

*En ce qui concerne l'exploitation commerciale :*

*a*) De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires;

A cet effet les concessionnaires sont tenus de présenter aux agents du contrôle, à toute réquisition, les registres de dépenses et de recettes relatifs à l'exploitation commerciale ainsi que les registres de réception et d'expédition des colis.

*b*) De veiller à l'exécution des mesures prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre;

*c*) De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec la voie ferrée, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes;

*d*) De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises, les dépenses d'entretien et d'exploitation et les recettes;

*En ce qui concerne l'exploitation technique :*

De vérifier l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et du matériel roulant, et de veiller à l'exécution des règlements relatifs à la police et à la sûreté de la circulation ;

*En ce qui concerne la police :*

De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, l'observation des règlements de police, tant par le public que par le concessionnaire, sur les voies publiques empruntées par la voie ferrée, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée.

**Règlements de police et d'exploitation.** — Le concessionnaire est tenu, ainsi que le public, de se conformer aux prescriptions des arrêtés qui sont pris par les préfets pour l'exécution des dispositions qui précèdent[1].

Il supporte les dépenses que peut entraîner l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845[2] et de celle du 11 juin 1880[3], au sujet de la police et de l'exploitation du chemin de fer[4].

Il est, en outre, astreint à soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation[4].

Le préfet détermine, en outre[5], sur la proposition du concessionnaire et sur l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains.

**Accidents.** — Toutes les fois qu'il arrive un accident sur la voie ferrée, il en est fait immédiatement déclaration, par le

[1] Décret du 6 août 1881, art. 40.

[2] Cette loi est applicable aux tramways, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 (Loi du 11 juin 1880, art. 37).

[3] Sont seuls applicables aux tramways les articles 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 à 24 de cette loi.

[4] Pour les chemins de fer d'intérêt local : Cahier des charges type, art. 33 (modifié par décret du 13 février 1900). — Pour les tramways : décret du 6 août 1881, art. 40.

[5] Pour les chemins de fer d'intérêt local : Cahier des charges type, art. 33 (modifié par décret du 13 février 1900). — Pour les tramways : décret du 6 août 1881, art. 33 (modifié par décret du 13 février 1900).

chef de train, à l'agent du contrôle dont le poste est le plus voisin.

Le préfet et le chef du contrôle en sont immédiatement informés par les soins du concessionnaire.

---

## SECTION V

## SURVEILLANCE DES APPAREILS PRODUCTEURS DE FORCE MOTRICE

**Objet et utilité de cette surveillance.** — On sait que le décret du 30 avril 1880, sur les appareils à vapeur, et la circulaire du 21 juillet 1880, avaient attribué, en principe, la surveillance des appareils à vapeur au service des mines; mais, malgré la généralité de ces textes, qui ne font pas de distinction avec la nature des chemins de fer, il avait toujours été admis que les appareils à vapeur des chemins de fer d'intérêt général, seraient surveillés par le service de leur contrôle. Pour les locomotives, en effet, il eût été irrationnel de séparer la surveillance du générateur ou de la chaudière, dont le service des mines pourrait seulement s'occuper, de celle de la locomotive prise comme véhicule et comme tracteur, pour laquelle, à ces titres, le service du contrôle avait seul compétence. Quant aux appareils fixes, qui se composaient surtout de machines d'alimentation, ils avaient autrefois trop peu d'importance, pour qu'il eût paru nécessaire d'établir des règles formelles, relatives à leur surveillance.

Mais la question ne se présentait plus dans les mêmes conditions avec les tramways à air comprimé, à vapeur surchauffée et à électricité. Ces modes de traction, qui prennent un développement de plus en plus considérable, suppriment, en effet, tout générateur sur le tracteur, et nécessitent, au contraire, pour la production de la force motrice, l'installation d'usines avec de nombreux et puissants générateurs fixes.

Les dangers spéciaux, créés par ces usines, nécessitaient

une réglementation nouvelle, en vue d'exercer sur ces établissements une surveillance étroite. Ce fut l'objet de la circulaire du 22 juillet 1899, par laquelle le Ministre des Travaux publics a réparti, entre les divers services, la surveillance des appareils à vapeur des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

**Organisation.** — Aux termes de la décision ministérielle précitée, le service spécial du contrôle assure l'application des règlements sur les appareils à vapeur, aux locomotives et aux générateurs fixes, autres que ceux des usines génératrices d'énergie pour la traction par air comprimé, électricité, vapeur surchauffée, câbles télédynamiques, etc.

Au contraire, le service ordinaire des mines assure l'application des règlements sur les machines à vapeur, aux générateurs des usines destinées à la production de la force motrice, sans préjudice de l'action que conserve le service du contrôle pour son intervention réglementaire dans ces usines à raison de tous autres motifs.

Le personnel du service des mines, chargé de la surveillance des appareils producteurs de force motrice, comprend généralement un ingénieur ordinaire des mines et un contrôleur des mines.

**Attributions des fonctionnaires chargés de la surveillance des appareils producteurs de force motrice.** — Les attributions du service des mines en cette matière ne sont pas toujours aussi nettement séparées de celles des fonctionnaires du contrôle de l'exploitation technique que les dispositions précitées permettraient de le penser. Cela résulte de la diversité des organisations de contrôle suivant les départements.

Il arrive souvent, en effet, que le service des mines, chargé de la surveillance des appareils producteurs de force motrice, est, en même temps, chargé de la surveillance de tout le matériel fixe et roulant, empiétant ainsi sur les attributions du contrôle de l'exploitation technique.

En tout cas, pour les chemins de fer et tramways utilisant la traction électrique, le service des mines est toujours chargé, outre bien entendu la surveillance de l'entretien et

du fonctionnement des appareils producteurs d'énergie, de la surveillance des câbles de distribution et de leurs supports, des moteurs ainsi que de l'application des lois, décrets et règlements concernant[1] les installations électriques.

[1] Voir notamment : Loi du 25 juin 1895.
Circulaire du 19 août 1895.
Décret du 25 avril 1896.

## SECTION VI

## DISPOSITIONS DIVERSES

**Bureaux des agents du contrôle.** — Aux termes de l'article 39 du décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900, les concessionnaires sont tenus de fournir des locaux convenables aux agents du contrôle spécialement désignés par le préfet.

**Circulation gratuite.** — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance du chemin de fer sont transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs [1].

La même faculté est accordée [2] aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

[1] Pour les chemins de fer d'intérêt local : cahier des charges type, art. 53. — Pour les tramways : cahier des charges type, art. 35.

[2] Pour les chemins de fer d'intérêt local : cahier des charges type, art. 53.

Disposition non stipulée pour les tramways.

## SECTION VII

### FRAIS DE CONTROLE [1]

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, sont supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire est tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme annuelle généralement fixée à 50 francs[2] par kilomètre concédé, tant pour la période de construction que pour la période d'exploitation.

Si le concessionnaire ne verse pas les sommes ainsi réglées aux époques fixées, le préfet rend un rôle exécutoire, et le montant en est recouvré, comme en matière de contributions directes, au profit du département[3].

[1] Cahier des charges type d'intérêt local, art. 65. — Aux termes de l'article 21 de la loi du 11 juin 1880, les frais de contrôle sont réglés par le cahier des charges ou à défaut, par le préfet sur l'avis du Conseil général, et approuvés par le Ministre des Travaux publics.

[2] Chiffre applicable également aux tramways. — Cahier des charges type des tramways, art. 37. — Décret du 6 août 1881, art. 52.

[3] Ou de la commune selon que la concession a été faite par le Conseil général ou par le Conseil municipal.

## SECTION VII.

### CONTROLE FINANCIER

**Organisation du contrôle financier**[1]. — Aux termes de l'article 16[2] de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local, un règlement d'administration publique devait déterminer :

« 1° Les justifications à fournir par les concessionnaires « pour établir les recettes et les dépenses annuelles;

« 2° Les conditions dans lesquelles seraient fixés, en exé- « cution de la présente loi, le chiffre de la subvention due « par l'État, le département ou les communes, et, lorsqu'il « y aurait lieu, la part revenant à l'État, au département, « aux communes ou aux intéressés, à titre de rembourse- « ment de leurs avances, sur le produit net de l'exploitation. »

Ce règlement est intervenu le 20 mars 1882[3]; on en examinera les principales dispositions.

Le contrôle de l'Administration sur la gestion financière des chemins de fer d'intérêt local et des tramways porte, d'une part, sur les comptes de premier établissement, d'autre part sur les comptes d'exploitation.

Quelles sont les obligations du concessionnaire en ce qui concerne chacun d'eux?

[1] L'utilité du contrôle exercé sur la gestion financière des compagnies de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways se justifie par l'intervention pécuniaire de l'État, des départements ou des communes, dans l'établissement de la voie ferrée et l'intérêt qu'il y a pour ces personnes administratives à ce que l'exploitation en soit prospère.

[2] Applicable aux tramways en vertu de l'article 39 de la même loi.

[3] Il a été modifié dans ses articles 5, 7 et 8 par le decret du 23 décembre 1885.

## § 1. — Comptes de premier établissement [1]

Tout concessionnaire de chemin de fer d'intérêt local ou de tramway subventionné doit remettre au préfet du département, dans un délai de quatre mois, à partir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, le compte détaillé des dépenses de premier établissement qu'il a faites jusqu'à ce jour.

Il présente, avant le 31 mars de chaque année, un compte supplémentaire de celles qu'il peut être autorisé à ne faire qu'après la mise en exploitation pour le parachèvement de la ligne ; mais, en tout cas, le compte de premier établissement doit être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière.

Dans le cas où l'acte de concession a prévu que le capital de premier établissement [2] pourrait être successivement aug-

[1] Le Ministre des Travaux publics détermine, après avoir pris l'avis du Ministre des Finances, les justifications que le concessionnaire doit produire à l'appui de ces différents comptes, dont les développements par article sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

[2] Aux termes de l'article 1er du décret du 20 mars 1882, le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des articles 13 et 36 de la loi du 11 juin 1880 (subvention de l'État), est fixé dans les limites du maximum prévu par les actes de concession, à moins qu'il n'ait été fixé à forfait par une stipulation expresse.

Ce capital comprend toutes les sommes que le concessionnaire justifie avoir dépensées dans un but d'utilité pour l'exécution des travaux de construction proprement dits, l'achat du matériel fixe et d'exploitation, le parachèvement de la ligne après sa mise en exploitation, la constitution du capital-actions, l'émission des obligations, les intérêts des capitaux engagés pendant la période assignée à la construction par l'acte de concession ou jusqu'à la mise en exploitation, si elle a lieu dans le délai fixé. Il peut être augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant ladite période de construction.

Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations ne sont admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum spécialement stipulé dans l'acte de concession.

menté, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée et pendant un certain délai, pour travaux complémentaires, tels que agrandissements de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage, le concessionnaire doit, chaque année, avant le 31 mars, présenter un compte détaillé des dépenses qu'il a ainsi faites, pendant l'année précédente, en vertu d'une autorisation spéciale et préalable donnée par le Ministre des Travaux publics quand l'État a consenti à garantir ce capital complémentaire, et par le préfet dans les autres cas.

## § 2. — Comptes d'exploitation[1]

Avant le 31 mars de chaque année, le concessionnaire remet au préfet du département un compte détaillé, établi d'après ses registres, et comprenant pour l'année précédente :

1° Les produits bruts de toute nature de l'exploitation;

2° Les frais d'entretien et d'exploitation, à moins que ces frais n'aient été déterminés à forfait par l'acte de concession ou par un acte postérieur.

Le compte d'entretien et d'exploitation ne peut comprendre aucune dépense d'établissement ni aucune dépense pour augmentation du matériel roulant.

**Vérification des comptes.** — 1° *Chemins de fer et tramways subventionnés par l'État.* — Les comptes produits par le concessionnaire sont soumis à l'examen d'une Commission instituée par le Ministre des Travaux publics et composée ainsi qu'il suit :

Le préfet ou le secrétaire général délégué, président;

Un membre du Conseil général du département ou du Conseil municipal, si la concession émane d'une commune, ledit membre désigné par le Conseil auquel il appartient;

[1] Le Ministre des Travaux publics détermine, après avoir pris l'avis du Ministre des Finances, les justifications que le concessionnaire doit produire à l'appui de ces différents comptes, dont les développements par article sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

Un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, désigné par le Ministre des Travaux publics;

Un fonctionnaire de l'Administration des Finances, désigné par le Ministre des Finances;

La Commission désigne elle-même son secrétaire; s'il est pris en dehors de son sein, il n'a que voix consultative.

Le président a voix prépondérante en cas de partage.

Dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements, il est institué une Commission spéciale pour chaque département. Ces Commissions peuvent se réunir et délibérer en commun, si la concession a été faite conjointement par les Conseils généraux de ces départements, par application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871; la présidence appartient au préfet du département que la ligne traverse dans la plus grande longueur.

Le concessionnaire est tenu de présenter à la Commission les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents qu'elle juge nécessaires à la vérification des comptes.

La Commission peut se transporter, au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siège de l'entreprise, soit dans les gares, stations ou bureaux de la ligne.

Elle adresse son rapport avec les comptes et les pièces justificatives au Ministre des Travaux publics, qui les examine après les avoir communiqués au Ministre des Finances.

Si cet examen ne révèle pas de difficultés ou si les modifications jugées nécessaires sont acceptées par le Ministre des Finances, le département, les communes et le concessionnaire, le Ministre des Travaux publics arrête définitivement le capital de premier établissement.

Il est procédé de la même manière pour arrêter annuellement le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les communes et, lorsqu'il y a lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances, sur le produit net de l'exploitation.

Toutefois [1], lorsqu'il n'y a pas accord entre l'État, le dé-

[1] Décret du 23 décembre 1885, art. 1er.

partement ou la commune et le concessionnaire, les comptes sont soumis, avec toutes les pièces à l'appui, à la Commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer, instituée en exécution du décret du 28 mars 1883 [1].

La Commission adresse son rapport au Ministre des Travaux publics, qui statue, après avoir pris l'avis du Ministre des Finances, sauf recours au Conseil d'État.

Cette Commission est toujours consultée sur les comptes des lignes d'intérêt local dont les concessionnaires sont liés à l'État par des conventions financières pour des chemins de fer d'intérêt général.

Elle est, en outre, consultée directement et sans l'intervention de la Commission locale dont on a parlé, sur les comptes des lignes d'intérêt local non concédées.

Dans tous les cas, elle a les mêmes pouvoirs [2] que cette dernière Commission pour se faire représenter les registres, pièces comptables, etc., et se transporter, soit au siège de l'entreprise, soit dans les gares, stations ou bureaux de la ligne.

2° *Chemins de fer et tramways non subventionnés par l'État.* — Dans le cas où l'État n'a pris aucun engagement et où l'entreprise de chemin de fer ou de tramway est subventionnée seulement par un département ou par une commune, il est procédé à l'examen et au règlement des comptes dans les mêmes formes; mais les attributions conférées [3] au Ministre des Travaux publics sont exercées par le préfet, sans qu'il soit besoin de consulter le Ministre des Finances.

**Comptes rendus statistiques annuels.** — Tout concessionnaire de chemin de fer d'intérêt local ou de tramways, subventionné ou non subventionné, doit adresser chaque année au préfet des états statistiques conformes aux modèles arrêtés par le Ministre des Travaux publics, et qui comprennent les renseignements relatifs à l'année entière (du 1er janvier au 31 décembre).

[1] Voir *Contrôle financier* des chemins de fer d'intérêt général.

[2] Décret du 20 mars 1882, art. 10.

[3] Par les articles 4, 5, 7 et 9 du décret du 20 mars 1882, modifié par le décret du 23 décembre 1885.

Cet envoi doit être fait le 15 avril de chaque année, au plus tard.

Les renseignements fournis par le concessionnaire peuvent être publiés.

**Comptes rendus statistiques trimestriels**[1]. — Indépendamment de ces états annuels, un compte rendu des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, doit être remis au préfet dans le mois qui suit l'expiration de chaque trimestre.

Ce compte rendu doit être dressé en trois expéditions, destinées au préfet, au représentant de l'autorité qui a donné la concession, et au Ministre des Travaux publics ; il doit être publié, au moins par extraits, dans le *Journal officiel*, conformément aux prescriptions de l'article 19 de la loi du 11 juin 1880.

[1] Loi du 11 juin 1880, art. 19. — Décret du 6 août 1881, art. 51.

## SECTION IX

## ORGANISATION SPÉCIALE DU CONTROLE DES TRAMWAYS DANS LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE

### § 1. — Historique

Le service s'était constitué peu à peu, au fur et à mesure du développement des lignes, sans qu'aucune règle précise eût été suivie. Il fonctionnait, néanmoins, d'une façon assez satisfaisante malgré son manque de cohérence et l'insuffisance des cadres du personnel, lorsque l'introduction de la traction mécanique révéla la nécessité de l'organiser d'une manière plus complète. On adopta les bases suivantes fixées par l'arrêté ministériel du 12 décembre 1889 :

Partage territorial des lignes entre les ingénieurs du service ordinaire, chacun ayant à la fois le contrôle de la construction et de l'exploitation; création d'un service spécial pour la surveillance des appareils de traction mécanique.

Dans cette organisation, on avait dû faire place aux trois inspecteurs des tramways nommés successivement par le Ministre des Travaux publics. Mais lors de la discussion du budget de 1892, le Conseil général refusa d'inscrire les traitements de ces agents, payés sur les fonds versés par les compagnies dans la caisse départementale. Le Ministre prescrivit alors, par arrêté du 28 avril 1892, que les fonds correspondant à ces traitements seraient versés directement au Trésor par les compagnies.

Cette décision paraissant abusive au Conseil général, il vota la délibération suivante le 28 décembre 1893 :

« 1° Les préfets de la Seine et de police sont invités, chacun en ce qui le concerne, à revendiquer, du Ministre des Travaux publics, la nomination des agents du contrôle et de surveillance des tramways;

« 2° Ils sont, en outre, invités à présenter, chacun en ce qui le concerne, un projet d'ensemble de contrôle en prenant pour base la distinction suivante entre les services : le service des études, enquêtes, préparation des concessions, construction et entretien des voies dépendant de la préfecture de la Seine; le contrôle de

l'exploitation, les horaires, la réception des voitures, la surveillance de la traction, les enquêtes sur les accidents dépendant de la préfecture de police. »

La question relative à la nomination des agents fut résolue sans toutefois amener de changements immédiats dans le personnel.

Les inspecteurs départementaux des tramways étaient en possession d'état; ils avaient des droits acquis qu'il convenait de respecter. Aussi les changements qui ont été apportés depuis dans leur mode de recrutement n'ont-ils pas eu d'effet rétroactif et n'ont-ils trouvé leur application que dans l'avenir et au fur et à mesure des extinctions.

Quant à ce qui concerne les autres agents du contrôle, conducteurs, contrôleurs et commis des ponts et chaussées et des mines, le Ministre admit qu'aucune nomination ne serait faite que sur la proposition du préfet compétent.

A la suite de l'organisation du service de la voirie départementale résultant de la fusion des services ordinaire et vicinal, le Ministre des Travaux publics, par un arrêté[1] du 5 août 1895, réorganisa complètement le contrôle en tenant compte des indications formulées par le Conseil général tout en maintenant son droit de régler la nouvelle organisation du service conformément, d'ailleurs, aux propositions des préfets de la Seine et de police. Cette organisation repose sur les bases suivantes.

Toutes les affaires qui sont du ressort de la préfecture de la Seine : études, enquêtes, préparation des concessions, surveillance de la construction et de l'entretien des voies, sont réparties territorialement entre les ingénieurs du département.

Tout ce qui est du ressort de la préfecture de police : contrôle de l'exploitation, horaires, réception des machines, surveillance de la traction, enquêtes sur les accidents, est réuni entre les mains d'un ingénieur spécial.

Il n y a d'exception que pour la réception des voitures qui incombe à une commission spéciale, nommée par le préfet de police, et

[1] L'arrêté du 5 août 1895, qui a été complété par celui du 10 novembre 1900, est toujours en vigueur.

Ses dispositions principales sont les suivantes :

Article premier. — Le contrôle de la construction et de l'exploitation des tramways du département de la Seine, est organisé comme suit :

*Ingénieur en chef du contrôle.* — L'ingénieur en chef du département de la Seine.

Un commis des ponts et chaussées, affecté au service du contrôle de l'exploitation, est attaché au bureau de l'ingénieur en chef du contrôle (10 novembre 1900).

*Études. — Projets et concessions. — Construction et surveillance de la voie.* — Le service comprend trois arrondissements et à la tête de chacun est placé un ingénieur des ponts et chaussées.

Chaque ingénieur ordinaire des ponts et chaussées attaché au

pour la surveillance des chaudières à vapeur assurée par les ingénieurs du service ordinaire des mines du département de la Seine.

## § 2. — Organisation actuelle

**Organisation générale.** — L'organisation actuelle, qui résulte des arrêtés ministériels en dates des 5 août 1895 et 10 novembre 1900, présente ceci de spécial qu'une partie des services de contrôle dépend de la préfecture de la Seine et l'autre partie de la préfecture de police. D'ailleurs, conformément à l'article 21 de la loi du 11 juin 1880, le préfet de la Seine et le préfet de police exercent leurs attributions de contrôle sous l'autorité du Ministre des Travaux publics.

Toutes les affaires qui concernent les études, enquêtes, concessions, la construction et l'entretien des voies ferrées sont du ressort de la préfecture de la Seine et réparties territorialement entre les ingénieurs du service ordinaire du

service des études, de la construction et de la surveillance de la voie, a sous ses ordres un conducteur des ponts et chaussées.

*Exploitation technique et commerciale. — Matériel et traction. — Affaires diverses.* — Un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ou des mines en résidence à Paris est chargé de tout le réseau.

L'application des prescriptions du décret du 30 avril 1880 portant règlement d'administration publique sur l'emploi de la vapeur dans les appareils fonctionnant à terre, reste confiée aux ingénieurs ordinaires du service de surveillance des appareils à vapeur du département de la Seine, sous la direction de l'ingénieur en chef du contrôle.

L'ingénieur ordinaire du contrôle de l'exploitation a sous ses ordres, pour assurer le service, huit inspecteurs départementaux du contrôle des tramways, trois contrôleurs des mines ou conducteurs des ponts et chaussées et deux commis des ponts et chaussées (10 novembre 1900).

Conformément à l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845, les conducteurs des ponts et chaussées, les contrôleurs des mines et les inspecteurs des tramways sont assermentés.

Art. 2. — (Relatif au personnel).

Enfin aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 10 novembre 1900, les emplois d'inspecteurs départementaux du contrôle des tramways doivent être à l'avenir, exclusivement attribués à des candidats sortant des écoles spéciales et nommés au concours, ou à des candidats appartenant aux services des ponts et chaussées ou des mines.

département de la Seine, tout qualifiés pour s'occuper de cette partie du contrôle, puisqu'ils sont déjà chargés des routes et chemins.

Toutes les questions relatives à l'exploitation, horaire des trains ou voitures, réception des machines, surveillance de la traction, enquêtes sur les accidents, etc..., sont du domaine de la préfecture de police, et leur étude est confiée à un ingénieur spécialisé dans ce service.

En un mot le contrôle de la construction ressortit à la préfecture de la Seine et le contrôle de l'exploitation à la préfecture de police.

D'autre part, la surveillance des appareils à vapeur, machines pour la production de l'électricité, câbles télédynamiques, etc., forme un service à part assuré par les ingénieurs des mines du département relevant directement du Ministre des Travaux publics.

En vue de maintenir l'unité du service, ces ingénieurs ordinaires sont placés, pour la partie spéciale de leurs attributions qui est relative aux tramways, sous les ordres de l'ingénieur en chef du contrôle.

Enfin une Commission spéciale nommée par le préfet de police est chargée de la réception des voitures[1].

**Organisation dans les services.** — L'ingénieur en chef du service ordinaire du département de la Seine est chef des services du contrôle[2].

[1] Cette commission est actuellement composée de l'ingénieur en chef du contrôle, de l'architecte en chef et d'un architecte de la préfecture de police.

[2] *Frais de contrôle.* — Conformément à l'article 65 du cahier des charges, les frais du contrôle de l'exploitation sont supportés par les Compagnies concessionnaires. Afin de pourvoir à ces frais, elles versent dans la caisse du payeur central du département, par chaque kilomètre de chemin de fer concédé, une certaine somme dont le montant a été fixé par l'acte de concession.

Sur les sommes ainsi payées par les compagnies, il est reversé dans la caisse du Trésor la somme nécessaire pour acquitter le traitement des inspecteurs nommés par le Ministre; le surplus est réparti par le préfet de la Seine, conformément aux dispositions budgétaires.

Il a sous ses ordres le personnel des trois arrondissements entre lesquels est réparti le contrôle de la construction, le personnel du contrôle de l'exploitation et, comme on vient de le dire, le personnel du service des mines chargé de la surveillance des appareils à vapeur du département de la Seine pour la partie de leurs attributions relatives aux tramways.

Un commis des ponts et chaussées, affecté au service du contrôle de l'exploitation, est attaché au bureau de l'ingénieur en chef du contrôle.

**Contrôle de la construction.** — *Études.* — *Projets et concessions.* — *Construction et surveillance de la voie.* — Ce service est réparti entre les trois arrondissements du service ordinaire du département de la Seine. A la tête de chacun des arrondissements se trouve placé un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, qui a sous ses ordres, pour le service spécial du contrôle, un conducteur des ponts et chaussées.

**Contrôle de l'exploitation.** — *Exploitation technique et commerciale.* — *Matériel et traction.* — *Affaires diverses.* — A la tête de ce service est placé, pour tout le réseau, un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ou des mines en résidence à Paris. Il a sous ses ordres deux contrôleurs des mines, un conducteur des ponts et chaussées et deux commis des ponts et chaussées ou des mines.

Enfin huit inspecteurs départementaux sont attachés au contrôle de l'exploitation et chargés de la surveillance du service. Aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 10 novembre 1900, ils sont recrutés au concours parmi les élèves des écoles spéciales ou pris directement dans le personnel des services des ponts et chaussées ou des mines. — Ces inspecteurs sont nommés par le préfet de police et placés sous ses ordres directs. Ils sont assermentés.

## CHAPITRE II

# CONTROLE DES CHEMINS DE FER MINIERS ET DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS[1]

---

## SECTION I

### NOTIONS PRÉLIMINAIRES

En dehors des chemins de fer d'intérêt général et des chemins de fer d'intérêt local, directement établis pour un service public immédiat, il existe deux autres catégories de chemins de fer parfaitement distinctes :

1° Les chemins de fer miniers;

2° Les chemins de fer industriels.

Les premiers, dont le nom indique suffisamment la destination, fonctionnent pour le service spécial d'un centre minier, soit qu'ils relient divers puits de mine entre eux, soit qu'ils réunissent le siège d'exploitation d'une mine à une autre mine, à une ligne de chemin de fer[2], à un canal, à une rivière ou même à la mer.

Ces voies ferrées qui ne peuvent être établies aujourd'hui que par application soit de l'article 44, soit de l'article 43 de la loi des 21 avril 1810-27 juillet 1880, ne sont jamais l'objet d'une concession. Elles constituent une dépendance de la mine pour le service de laquelle elles ont été établies et

[1] Voir sur la matière : Arrêté du 8 mars 1890; circulaires des 31 mai 1890, 11 novembre 1890, 4 mai 1894.

[2] Dans ce cas spécial, voir plus loin : *Contrôle des embranchements particuliers* (p. 288).

demeurent la propriété de la Société minière sans jamais faire retour à l'État.

Les seconds, appelés à desservir un établissement industriel autre qu'une exploitation minière qu'ils relient soit à un autre établissement industriel, soit à un chemin de fer[1], à un canal ou à une rivière, sont toujours établis par voie de concession. Ils présentent avec les chemins de fer d'intérêt général une si grande analogie que la circulaire du 11 novembre 1890 leur attribue même cette dénomination. Toutefois cette similitude est plus apparente que réelle, car si le chemin de fer industriel est bien comme celui d'intérêt général, toujours établi par voie de concession[1], il n'est pas astreint immédiatement, et quelquefois même pas dans l'avenir, à subir toutes les conséquences de ce mode d'établissement.

En effet, au lieu de fonctionner pour un service public, suite logique de la concession, il fonctionne momentanément, et parfois pendant toute la durée de la concession, pour le service exclusif de l'industriel concessionnaire. Cependant le Gouvernement se réserve toujours, dans le décret déclaratif d'utilité publique, le droit d'imposer, à tout moment, l'ouverture d'un service public sur la ligne concédée, qui peut ainsi reprendre éventuellement sa destination normale.

Les chemins de fer industriels étant concédés font partie du domaine public et, en fin de concession, font retour à l'État.

[1] On ne parle pas des chemins de fer qui pourraient être construits par un industriel sur des terrains lui appartenant ou dont il aurait pu disposer, en vue de desservir l'établissement dont il serait propriétaire. Ces voies ferrées, qui sont établies sans concession, et sans même d'autorisation administrative, sous le nom de chemins de fer privés (circulaire du 11 novembre 1890), ne sont soumises en principe à aucun contrôle, mais seulement à la surveillance, par le service des mines, des appareils à vapeur qu'ils peuvent utiliser. Ce n'est que dans le cas où ces chemins de fer constitueraient des dépendances légales immédiates des mines ou minières qu'ils seraient surveillés au même titre que ces mines et minières et soumis alors au contrôle ordinaire auquel sont astreints les chemins de fer miniers.

*Service public.* — Les chemins de fer miniers[1] peuvent comme les chemins de fer industriels, être ouverts à un service public; mais, tandis que les premiers ne reçoivent qu'à de très rares exceptions cette destination, l'ouverture au service public est une éventualité réservée normalement aux seconds.

[1] Les chemins de fer miniers, établis en vertu de l'article 44 de la loi du 27 juillet 1880, peuvent, aux termes mêmes de cet article, être affectés à l'usage du public dans les conditions du cahier des charges annexé à la loi ou au décret déclarant l'utilité publique.

## SECTION II

## ORGANISATION DU CONTROLE

**Chemins de fer miniers et chemins de fer industriels.** — *a*) *Contrôle de la construction.* — Le contrôle de la construction des chemins de fer miniers est assuré par le service ordinaire des mines de l'arrondissement minéralogique dans lequel ils sont situés, alors que, au contraire, le contrôle de la construction des chemins de fer industriels rentre dans les services normaux de contrôle de construction des chemins de fer d'intérêt général.

Ces dispositions, qui résultent de l'arrêté du 8 mars 1890, se justifient facilement par le caractère juridique spécial à chacune de ces voies ferrées.

*b*) *Contrôle de l'exploitation.* — Tant que les chemins de fer miniers ne sont pas ouverts à un service public, il n'est pas possible de distinguer leur exploitation de celle de toute autre dépendance des mines et, par suite, le contrôle de leur exploitation devait logiquement être assuré par le service des mines : c'est, en effet, ce qui résulte de l'article 1 de l'arrêté du 8 mars 1890. Quant au contrôle de l'exploitation des chemins de fer industriels, il a été confié également au service des mines, en raison de la similitude de fait qui existe, sous tous les rapports, entre les chemins de fer miniers et les chemins de fer industriels non ouverts à un service public.

Pour les chemins de fer miniers comme pour les chemins de fer industriels, quand ni les uns ni les autres ne sont ouverts à un service public, c'est au préfet qu'il appartient de prendre, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics

UNIVERSITY OF



et sur la proposition du service du contrôle, les mesures qui pourraient être nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation [1].

Dès qu'un chemin de fer, soit minier, soit industriel, vient à être ouvert au service public, il n'y a aucune raison pour faire une distinction entre son contrôle et celui de tous autres chemins de fer publics ressortissant aux services de l'État, et il est assuré par les services de contrôle du réseau d'intérêt général le plus voisin.

**Frais de contrôle et de surveillance.** — Les frais de contrôle et de surveillance des chemins de fer miniers [2] et des chemins de fer industriels [3] sont supportés par les Sociétés ou Compagnies, propriétaires ou concessionnaires des voies ferrées, et le montant en est recouvré comme en matière de contributions directes.

[1] Cahier des charges des chemins de fer miniers, article 11.
[2] Cahier des charges des chemins de fer miniers, article 14.
[3] Cahier des charges des chemins de fer industriels, article 58.

## SECTION III

### CONTROLE DES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Lorsqu'une voie ferrée, établie en vue de desservir une mine ou un centre industriel quelconque, relie ces établissements, non pas à une autre mine ou à un autre établissement industriel, mais à une ligne de chemin de fer déjà existante, cette ligne industrielle devient un embranchement particulier[1].

Avant d'examiner le régime de surveillance auquel sont soumis les embranchements particuliers, il importe de distinguer nettement les chemins de fer industriels embranchés, ou embranchements particuliers concédés, des autres embranchements appelés à desservir des mines ou des usines.

Les embranchements industriels concédés qui, antérieurement à la loi du 27 juillet 1880, ont été établis tant pour desservir des mines que des usines, tendent, comme les chemins de fer industriels concédés, à disparaître peu à peu, par suite de la règle suivie depuis un certain nombre d'années par l'Administration, qui ne semble plus disposée à accorder des concessions pour l'établissement de voies ferrées appelées à desservir des établissements industriels. Ils sont soumis, au point de vue du contrôle, aux dispositions applicables aux chemins de fer industriels eux-mêmes. Elles viennent d'être exposées.

Quant aux autres embranchements appelés à desservir

[1] Voir pour tout ce qui concerne ces voies ferrées : *Régime des embranchements particuliers de Chemins de fer*, par Jean de la Ruelle (Vve Ch. Dunod, éditeur).

des mines ou des usines, ils sont établis sans concession, soit par décret, soit par simple arrêté préfectoral après avis du service du contrôle du réseau sur lequel se fait la soudure et dans les conditions prévues à l'article 62 du cahier des charges d'intérêt général. On peut les diviser d'une part, en embranchements miniers qui desservent des mines, et d'autre part, en embranchements d'usines qui desservent des établissements autres que des mines.

Le contrôle des uns et des autres est assuré, comme celui des chemins de fer miniers, par le service des mines, et c'est au préfet, sur la proposition des ingénieurs du contrôle, qu'il appartiendrait de prendre, le cas échéant, les mesures de sécurité nécessitées par les circonstances.

Si un embranchement minier venait à être ouvert au service public, — et on sait que les embranchements établis en vertu de l'article 44 de la loi des 21 avril 1810-27 juillet 1880 peuvent seuls recevoir cette destination, — son contrôle rentrerait dans celui du réseau sur lequel se ferait la soudure et serait exercé par le personnel chargé de ce service de contrôle.

Les embranchements d'usines ne sont jamais ouverts à un service public.

**Frais de contrôle et de surveillance.** — Les frais de contrôle et de surveillance sont supportés par les propriétaires des embranchements, et le montant en est recouvré comme en matière de contributions directes.

---

## CHAPITRE III

# CONTROLE DES VOIES FERRÉES DES QUAIS DES PORTS MARITIMES OU FLUVIAUX

---

## SECTION I

## ORGANISATION

Ce service de contrôle a été réorganisé par l'arrêté du 29 avril 1897, rendu en exécution de l'article 10 du décret du 30 mai 1895. Cet article est ainsi conçu :

« Le contrôle de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées, établies sur les quais des ports maritimes ou des voies navigables, est confié, sous l'autorité du directeur du contrôle du réseau d'intérêt général correspondant, au service chargé de ces ports ou voies navigables. »

**Définition des voies ferrées sur lesquelles s'exerce le contrôle prévu à l'article 10 du décret du 30 mai 1895.** — Les voies ferrées des quais des ports maritimes ou des voies navigables sur lesquelles s'exerce ce contrôle sont uniquement celles qui servent d'une manière effective au transbordement des marchandises et qui sont établies sur des ports affectés à l'usage du public.

Ce contrôle s'exerce aussi sur les voies de raccordement jusqu'au point où elles entrent dans les dépendances du chemin de fer d'intérêt général auquel elles aboutissent.

Toutefois, lorsqu'aux voies ferrées dont il s'agit est accolée une gare ouverte aux opérations que la compagnie du chemin de fer fait en vertu de son cahier des charges, le contrôle

des opérations de cette gare et le contrôle de l'embranchement reliant à la fois le port et la gare à la ligne du chemin de fer appartient au service du contrôle du réseau de ce chemin de fer[1].

**Direction du service du contrôle.** — Aux termes de l'article 3 de l'arrêté du 29 avril 1897, la direction du service du contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux est confiée, sous l'autorité du directeur du contrôle du réseau d'intérêt général correspondant, à l'ingénieur en chef dans le service duquel chacun de ces ports se trouve placé.

**Contrôle de la construction.** — Ainsi qu'on vient de le dire, le contrôle de l'établissement de ces voies ferrées est confié au service chargé des ports ou voies navigables, c'est-à-dire également à l'ingénieur en chef du service maritime.

Ce service fonctionnant dans les mêmes conditions que le service du contrôle de la construction des lignes d'intérêt général, on renvoie sur ce point aux détails qui ont été donnés précédemment.

**Contrôle de l'exploitation**[2]. — Le service du contrôle de l'exploitation est divisé en deux branches :

1° Contrôle technique ;

2° Contrôle commercial.

On examinera chacune d'elles.

1° *Contrôle technique.* — Le service du contrôle technique comprend :

Le contrôle de la voie ;

Le contrôle de l'exploitation technique ;

La police.

Il est confié à l'ingénieur ordinaire chargé du port, qui a sous ses ordres le ou les conducteurs et agents[3] affectés au

[1] Arrêté du 29 avril 1897, art. 2.

[2] Voir la circulaire du 23 avril 1888 contenant le règlement général type pour l'exploitation des voies ferrées, des quais, des ports maritimes.

[3] Tels que les officiers et maîtres de port, qui sont chargés spécialement de la police de la voie ferrée dans les limites du port.

service de ce port et désignés à cet effet par le Ministre.

2° *Contrôle commercial.* — Le service du contrôle commercial comprend :

Le contrôle commercial proprement dit;

La surveillance commerciale.

Il est confié à l'inspecteur principal ou particulier de l'exploitation commerciale, qui a sous ses ordres le ou les commissaires de surveillance administrative dans la circonscription desquels se trouve le port.

Le lecteur connaît déjà l'objet de ces divers services de contrôle et de leurs sous-divisions : contrôle de la voie, contrôle de l'exploitation technique, etc., etc.; on n'a donc pas à s'arrêter sur ce sujet.

Il reste, dès lors, à parler du rôle et des attributions des fonctionnaires attachés au service du contrôle des voies ferrées établies sur les quais des ports.

---

## SECTION II

### ROLE ET ATTRIBUTIONS DES FONCTIONNAIRES ATTACHÉS AU SERVICE DU CONTROLE DES VOIES FERRÉES DES QUAIS DES PORTS

**Ingénieurs en chef**[1]. — Les ingénieurs en chef, directeurs du service du contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux, réunissent les attributions des ingénieurs en chef du contrôle de la voie et des bâtiments et celles des ingénieurs en chef de l'exploitation technique, en ce qui peut s'appliquer aux gares et embranchements maritimes ainsi qu'aux voies ferrées des quais.

Ils sont soumis aux mêmes prescriptions pour leurs rapports avec le directeur du contrôle de la compagnie de chemins de fer concessionnaire des voies de quais ou des embranchements et gares maritimes.

Si, dans un même port, il y a plusieurs compagnies de chemins de fer qui soient concessionnaires de voies de quais, l'ingénieur en chef de ce port se trouve, pour les affaires de chacune des concessions, placé sous les ordres du directeur du contrôle correspondant.

Les ingénieurs en chef des ports de mer sont nécessairement consultés par le directeur du contrôle commercial sur les tarifs qui intéressent les transports à destination ou en provenance des ports dépendant de leur service. Leur avis est inséré au dossier, à la suite de celui de l'inspecteur principal de l'exploitation commerciale.

Ils peuvent être consultés par le directeur du contrôle sur

[1] Instruction annexée à la circulaire du 16 mai 1887.

les questions d'exploitation technique qui intéressent le commerce maritime, notamment sur l'organisation du service des gares des villes maritimes de leur ressort, sur la composition et la marche des trains à destination ou en provenance de ces villes et sur la correspondance de ces trains avec ceux des autres lignes du même réseau ou des autres réseaux. Ils doivent, d'ailleurs, signaler spontanément au directeur du contrôle les améliorations que leur paraîtrait comporter l'exploitation technique, aux divers points de vue précités, dans l'intérêt du commerce maritime des ports de leur service.

**Ingénieurs ordinaires.** — Les ingénieurs ordinaires attachés au service du contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux réunissent, sous les ordres de l'ingénieur en chef, directeur du service, pour les gares, embranchements et voies dont la surveillance leur est confiée, les attributions conférées, sur le reste du réseau, aux ingénieurs ordinaires du contrôle de la voie et des bâtiments et aux ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation technique.

Ils sont assujettis aux mêmes obligations pour les tournées, la production des rapports et états périodiques et des rapports sur les accidents.

Ils produisent, en outre, les études et rapports qui leur sont demandés par l'ingénieur en chef du service maritime de leur département sur les questions relatives au contrôle commercial ou à l'exploitation technique, qui intéressent le commerce maritime de leur circonscription. Ces études et rapports sont joints aux avis adressés par l'ingénieur en chef au directeur du contrôle et à l'Administration centrale.

**Autres fonctionnaires.** — Le rôle et les attributions des inspecteurs de l'exploitation commerciale, des conducteurs des ponts et chaussées, des commissaires de surveillance administrative, attachés à ce service de contrôle, sont les mêmes que lorsqu'ils sont attachés au service du contrôle d'un grand réseau.

Toutefois, les officiers de port remplissent, auprès des ingénieurs du contrôle des voies ferrées des ports, et dans la limite du port, le rôle de commissaire de surveillance administrative et en ont les attributions, hormis la partie commerciale de l'exploitation, qui reste confiée aux commissaires de surveillance et aux inspecteurs de l'exploitation commerciale[1].

[1] Instruction annexée à la circulaire du 16 mai 1887.

## SECTION III

### CONTROLE DES VOIES FERRÉES DES QUAIS DES PORTS PLACÉS DANS LE RESSORT DE LA PRÉFECTURE DE POLICE

Le contrôle des voies ferrées des quais des ports placés dans le ressort de la préfecture de police, bien que non soumis[1] aux dispositions de l'arrêté du 29 avril 1897, est, en fait, organisé[2] dans la forme et suivant les règles qui viennent d'être exposées; toutefois, la police des voies ferrées de ces ports est exercée ici, non pas par des officiers de port, mais par les inspecteurs de la navigation de la Seine, qui dépendent de la préfecture de police.

[1] En déclarant non applicables aux voies ferrées des quais des ports placés dans le ressort de la préfecture de police, les dispositions de l'arrêté du 29 avril 1897, qui régit le contrôle de ces sortes de lignes, l'Administration a simplement voulu se réserver, le cas échéant, la faculté de prendre pour ces ports des dispositions particulières.

[2] Port d'Ivry (navigation de la Seine, 1re section, 2e division).

# TITRE VIII

## RÉSEAUX ALGÉRIENS ET TUNISIENS

---

### CHAPITRE I

### ORGANISATION DU CONTROLE DES CHEMINS DE FER EN ALGÉRIE

#### SECTION I

#### OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

Aux termes du décret du 31 décembre 1896, relatif à la réorganisation administrative de l'Algérie, le service du contrôle des chemins de fer algériens est placé, comme tous les autres services de travaux publics, sous la direction du gouverneur général, qui a, en cette matière, les mêmes attributions que le Ministre dans la Métropole. Ce dernier est donc dessaisi de la plupart des questions concernant le service du contrôle des chemins de fer de l'Algérie.

Toutefois un décret du 18 août 1897 [1], portant organisation du service des travaux publics en Algérie, a réservé au Ministre des Travaux publics le droit de statuer sur divers points [2], et notamment d'arrêter, après avis du gouverneur général, les organisations générales de service.

[1] Modifié par décret du 14 août 1902.

[2] Le Ministre des Travaux publics statue, après avis du gouverneur général sur toutes les questions relatives à l'avancement et aux mesures disciplinaires concernant le personnel des Travaux

L'organisation du contrôle actuellement en vigueur est celle qui a été fixée par l'arrêté du 24 février 1896 [1], rendu en exécution de l'article 19 du décret du 30 mai 1895, portant règlement d'administration publique pour l'organisation du contrôle des chemins de fer de la Métropole.

L'arrêté du 24 février 1896 est divisé en deux parties, cotées A et B.

La première (A) traite de l'organisation du contrôle et reproduit presque textuellement les dispositions du décret du 30 mai 1895.

La deuxième (B) définit les attributions des fonctionnaires attachés au service du contrôle et reproduit la plupart des dispositions de l'arrêté du 26 octobre 1895, relatif aux attributions des fonctionnaires du contrôle des chemins de fer en France. Il ne saurait en être autrement, puisque ce sont les mêmes fonctionnaires qui sont appelés à exercer indistinctement en France ou en Algérie [2].

Les détails qui ont été donnés sur l'organisation du contrôle des chemins de fer de la Métropole et sur les attributions des divers fonctionnaires attachés à ce service permettront, dès lors, d'étudier sommairement l'arrêté du 24 février 1896, dont on se bornera pour ainsi dire à reproduire ci-après les dispositions principales.

publics détaché en Algérie. Il fixe également, après avis du gouverneur général, la résidence des ingénieurs en chef et ordinaires, sous-ingénieurs, officiers et maîtres de port, contrôleurs généraux, inspecteurs principaux et particuliers de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

Le gouverneur général soumet au Ministre des Travaux publics toutes les questions de chemins de fer pour lesquelles la décision a été réservée au Ministre par les actes de concession.

Les tarifs continuent à être homologués par le Ministre des Travaux publics, qui statue également sur les frais accessoires et sur les délais de transport.

Il reste, en outre, chargé du réglement des garanties d'intérêt et subventions, ainsi que de l'ordonnancement des dépenses y relatives, tant pour les chemins de fer d'intérêt général que pour ceux d'intérêt local et les tramways.

[1] Modifié par l'arrêté du 13 février 1897.

[2] Les fonctionnaires attachés au contrôle des chemins de fer algériens sont considérés comme étant en service détaché.

## SECTION II

## ORGANISATION DES SERVICES EN ALGÉRIE

**1. Direction du contrôle.** — La direction du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways en Algérie, est confiée à un inspecteur général[1] des ponts et chaussées ou des mines, autrefois en résidence à Paris, et, depuis le décret du 14 août 1902, en résidence à Alger.

**Adjoint au directeur.** — Un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines, en résidence à Paris, est adjoint au directeur du contrôle pour le remplacer dans la direction du service pendant ses tournées ou ses absences.

**Services de la direction du contrôle.** — La direction du contrôle comprend les services ci-après :

1° Contrôle de la voie et des bâtiments sur les lignes en exploitation;

2° Contrôle de l'exploitation technique;

3° Contrôle de l'exploitation commerciale;

4° Inspection et contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

[1] Aux termes de l'article premier du décret du 14 août 1902, le service du contrôle des chemins de fer algériens a pour correspondant un ingénieur en chef des ponts er chaussées ou des mines en résidence à Paris.

En l'absence de l'inspecteur général, cet ingénieur en chef siège, pour les affaires intéressant l'Algérie, et avec voix délibérative, au Conseil général des ponts et chaussées, au Comité consultatif et dans les différents Comités techniques institués auprès du Ministère des Travaux publics pour l'étude des questions de chemins de fer.

1° *Contrôle de la voie et des bâtiments.* — Le contrôle de la voie et des bâtiments comprend : la surveillance des travaux neufs et des travaux d'entretien sur toutes les lignes en exploitation, la vérification de la comptabilité des services de la voie ;

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

Un ou plusieurs ingénieurs en chef des ponts et chaussées, chefs de service, résidant en Algérie ;

Des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et commis des ponts et chaussées ;

Des contrôleurs-comptables.

2° *Contrôle de l'exploitation technique.* — Le contrôle de l'exploitation technique comprend la surveillance du matériel, de la traction, du mouvement, des ateliers, la vérification de la comptabilité de ces services et la surveillance de l'exécution des prescriptions réglementant le travail des agents ;

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

L'ingénieur en chef des mines en résidence en Algérie, chef de service ;

Des ingénieurs ordinaires et des contrôleurs des mines, ou, à leur défaut, des ingénieurs ou des conducteurs des ponts et chaussées et des commis des ponts et chaussées ou des mines ;

Des contrôleurs-comptables ;

Un ou plusieurs contrôleurs du travail [1].

3° *Contrôle de l'exploitation commerciale*[2]. — Le contrôle de l'exploitation commerciale comprend l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau et la vérification de la comptabilité des services ne rentrant pas dans les attributions des autres contrôles ;

[1] Le décret du 11 mars 1902 instituant le service central du contrôle du travail des agents des chemins de fer n'est pas appliqué à l'Algérie.

[2] Le décret du 11 décembre 1901 instituant une direction du contrôle commercial des chemins de fer n'est pas applicable à l'Algérie (Décret du 11 décembre 1901, art. 5).

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

Un contrôleur général de l'exploitation commerciale, chef de service, choisi conformément au décret du 30 mai 1895 ;

Des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale ;

Des contrôleurs-comptables.

En outre des fonctionnaires attachés aux divers services ci-dessus énumérés, des commissaires de surveillance sont placés dans les principales gares, sous l'autorité des ingénieurs, du contrôleur général et des inspecteurs de l'exploitation commerciale.

4° *Inspection et contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.* — L'inspection des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par l'État et celle des services de contrôle des études et travaux des chemins de fer exécutés par les compagnies sont confiées au directeur du contrôle de l'exploitation du réseau algérien.

Le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par chaque compagnie est confié à des ingénieurs en chef des ponts et chaussées, chefs de service, dont chacun a, sous ses ordres, des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et des commis des ponts et chaussées.

**2. Contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes.** — Le contrôle de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes est confié, sous l'autorité du directeur du contrôle, au service chargé de ces ports.

Remarque. — Ainsi que le stipule l'article 18 du décret du 30 mai 1895 applicable à l'Algérie :

Aucun fonctionnaire ou agent attaché au service du contrôle d'une compagnie ne peut être autorisé à entrer dans cette compagnie s'il n'a cessé de la contrôler depuis cinq ans au moins.

Aucun fonctionnaire ou agent ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins.

## SECTION III

## ATTRIBUTIONS DES FONCTIONNAIRES DU CONTROLE DES CHEMINS DE FER EN ALGÉRIE

**1. Directeur du contrôle.** — Les attributions du directeur du contrôle sont les mêmes que dans la Métropole.

Il dirige et surveille toutes les parties du service.

Il est délégué, d'une façon permanente, par le Ministre des Travaux publics, pour statuer sur les affaires dont la nomenclature suit, lorsque la décision à intervenir ne comporte pas d'autorisation de dépenses :

*a*) Consignes pour les gares, les embranchements et la protection des chantiers à l'exclusion de celles qui contiennent une dérogation aux règlements;

*b*) Modifications aux tableaux de roulement des mécaniciens et des chauffeurs en cours de service en dehors des revisions annuelles de la marche des trains;

*c*) Trains de reconnaissance et de réception sur les lignes en construction;

*d*) Trains de ballast et trains de service sur les lignes en exploitation;

*e*) Conservation des repères;

*f*) Embranchements particuliers, approbation des projets, récolement des travaux et homologation des traités d'exploitation, sauf dans le cas où il y aurait désaccord entre la compagnie et les intéressés et dans le cas où l'affaire devrait être portée devant la Commission mixte des Travaux publics;

*g*) Entretien et surveillance des barrières, clôtures, haies vives, fossés, talus et plantations;

*h*) Vœux, plaintes et réclamations relatives à des installations secondaires dans les gares (écoulement des eaux, etc.), à l'exception de celles sur lesquelles les préfets sont consultés ou qui doivent être autorisées par les préfets;

*i*) Prolongation accidentelle des délais de validité des billets

d'aller et retour, de bains de mer et d'excursion régulièrement homologués ;

*j*) Exécution immédiate, par les compagnies, sous réserve des décisions ministérielles à intervenir, des travaux dont l'urgence est reconnue par le contrôle.

L'inspecteur général donne au gouverneur général de l'Algérie son vis sur les affaires sur lesquelles ce haut fonctionnaire statue, par délégation du Ministre des Travaux publics, en exécution du décret du 19 mai 1882 [1] et reçoit communication des décisions prises par le gouverneur général sur toutes ces affaires.

Le 5 de chaque mois, il adresse au Ministre un état sommaire des décisions prises ou des adhésions données par lui dans le mois précédent.

Pour l'exercice de ces attributions, il peut prendre connaissance, par lui-même ou par les agents qu'il délègue à cet effet, des registres des délibérations, livres, journaux, écritures et correspondances des compagnies, ainsi que de tous les documents qu'il juge nécessaires pour constater l'état des services, la situation active et passive des compagnies et pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des recettes et des dépenses.

Le directeur du contrôle assiste à toutes les séances des assemblées générales des compagnies ou s'y fait représenter.

[1] Décret du 19 mai 1882 (extrait) :

En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général :

*a*) Tarifs d'un caractère essentiellement temporaire tels que tarifs pour trains de plaisir, trains spéciaux à l'occasion d'une fête locale, etc. ;

*b*) Plaintes inscrites sur les registres déposés *ad hoc* dans les gares ;

*c*) Traités de factage, de camionnage et de réexpédition ;

*d*) Modifications partielles à la marche des trains en cours de saison, le Ministre se réservant de statuer sur les ordres de service généraux réglant la marche des trains ;

*e*) Réglementation des passages à niveau lorsqu'elle ne soulève pas de questions spéciales nécessitant l'intervention du Comité de l'exploitation technique ;

*f*) Police des cours des gares ;

*g*) Vœux et réclamations des Conseils généraux, des Conseils municipaux, des diverses autorités civiles et militaires, ainsi que des particuliers sur les questions ci-dessus énumérées, en tant que ces réclamations ou vœux n'appellent pas explicitement l'intervention de l'Administration de la Métropole.

Il siège dans les Conseils, Comités et Commissions institués auprès du Ministre des Travaux publics dans les conditions résultant des textes organiques relatifs à ces Conseils, Comités et Commissions.

Contrairement à ce qui a lieu pour les réseaux de la Métropole, le directeur du contrôle ne réunit pas en Comité de réseau les fonctionnaires attachés sous ses ordres aux services de contrôle des chemins de fer algériens.

**2. Ingénieurs en chef, ingénieurs ordinaires, inspecteurs de l'exploitation commerciale, conducteurs des ponts et chaussées, contrôleurs comptables et contrôleurs du travail.** — Les attributions spéciales de ces divers fonctionnaires[1] sont exactement celles de leurs collègues de la Métropole.

**3. Contrôleur général de l'exploitation commerciale des chemins de fer.** — Comme dans la Métropole, il est chargé :

De la surveillance générale du service, de l'étude et de l'application des tarifs et des frais accessoires, des vœux et réclamations y relatifs ;

De toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau ou la concurrence des autres voies de transport ;

Des traités de répartition de trafic ;

De la police des gares et cours des gares, autorisation de vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers, établissement et surveillance des buffets et autres industries dans les stations ;

Des questions de publicité ;

De délivrance et d'utilisation des permis de circulation, des bons de réduction et des billets de place.

Le contrôleur général traite et renvoie au gouverneur général ou au préfet les affaires de son service sur lesquelles ces magistrats sont appelés à statuer, aux termes de la loi du 15 juillet 1845, du décret du 19 mai 1882 et des règlements en vigueur.

Il donne son avis sur les règlements des compagnies dont les dispositions se rapportent à des questions de sa compétence.

[1] Aux termes de l'article 20 de l'arrêté du 24 février 1896, les ingénieurs en chef des services des ports de mer sont consultés sur les tarifs commerciaux qui intéressent les transports à destination ou en provenance des ports dépendant de leur service. De même, les ingénieurs des mines, chargés d'un arrondissement de service ordinaire, sont consultés sur les tarifs qui intéressent le transport des produits miniers de leur région ; l'inspecteur général provoque l'avis de ces divers fonctionnaires, qui sont résumés par le contrôleur général dans un rapport ou avis d'ensemble.

Il constate le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation et présente, en fin d'exercice, le rapport annuel sur la gestion financière et commerciale du réseau.

Il est chargé de la vérification de la comptabilité ne rentrant pas dans les attributions des autres services du contrôle ; il donne son avis sur les émissions d'obligations et sur les questions de garantie d'intérêts et de partage des bénéfices avec l'État.

Il est saisi directement des propositions de tarifs présentées par les compagnies et transmet, avec son avis, les rapports des inspecteurs de l'exploitation commerciale, d'une part, au gouverneur général, et, d'autre part, au directeur du contrôle, qui adresse le dossier au Ministre, après y avoir joint ses observations.

4. **Attributions générales des chefs de service.** — Chacun des chefs de service du contrôle est chargé, en ce qui concerne son service, de la vérification des frais de déplacements et de tournées des fonctionnaires et agents placés sous ses ordres, ainsi que de l'envoi au préfet et au gouverneur général des états qui s'y rapportent.

Les frais de repas et de découcher des commissaires de surveillance administrative sont réglés dans la même forme par les préfets sur la proposition des chefs de service.

Toutefois, dans le cas où les maxima fixés par les instructions en vigueur seraient dépassés, les propositions devront être adressées au gouverneur général par l'intermédiaire du directeur du contrôle.

Les chefs de service du contrôle traitent directement avec les chefs du service local des compagnies toutes les affaires qui n'exigent pas l'intervention personnelle du directeur du contrôle auprès du service central des compagnies.

Ils préparent les feuilles signalétiques du personnel placé sous leurs ordres et les propositions à faire en sa faveur, et les transmettent au directeur du contrôle.

Celles qui concernent les commissaires de surveillance administrative sont arrêtées en conférence au 1er degré par les ingénieurs et les inspecteurs, et au 2e degré par les ingénieurs en chef et le contrôleur général ; ce dernier les transmet au directeur du contrôle.

Les propositions d'avancement en faveur des commissaires de surveillance administrative de 1re classe reconnus aptes à remplir les fonctions d'inspecteur particulier sont présentées par le contrôle commercial.

5. **Tournées.** — Les fonctionnaires et agents du contrôle doivent faire de fréquentes tournées et se conformer, pour leur

exécution, aux règles suivantes, sous la surveillance de leurs chefs hiérarchiques :

Le directeur du contrôle inspecte, une fois au moins par an, les principales entreprises de travaux en cours d'exécution et les principales gares du réseau ;

Il fait, à des dates indéterminées, des tournées pour vérifier, sur place, le fonctionnement de l'exploitation du chemin de fer et le service des agents du contrôle.

Les ingénieurs en chef et le contrôleur général visitent, au moins une fois par an, les principales lignes et gares du réseau.

Les ingénieurs ordinaires et les inspecteurs de l'exploitation commerciale visitent au moins une fois par trimestre les lignes de quelque importance et une fois au moins par semestre toutes les lignes de leur arrondissement.

Les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines visitent au moins une fois par mois toutes les lignes de leur subdivision.

Les contrôleurs du travail doivent fréquemment accompagner les mécaniciens sur leurs machines et visiter autant que possible, une fois par an, les dépôts et ateliers du réseau ainsi que les dortoirs et réfectoires y attenant.

Les commissaires de surveillance administrative visitent toute leur circonscription une fois au moins par mois.

## CHAPITRE II

# ORGANISATION DU CONTROLE DES VOIES FERRÉES DANS LA RÉGENCE DE TUNIS

---

### SECTION I

### RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le contrôle des lignes tunisiennes a été organisé par un arrêté ministériel en date du 4 septembre 1895 ; mais, avant d'entrer dans le détail de cette organisation, il paraît nécessaire de faire connaître ici à la suite de quelles circonstances le Ministre des Travaux publics fut conduit à rechercher les bases d'une organisation unique du contrôle de l'exploitation tant technique que commerciale de l'ensemble du réseau de la Régence.

Ces circonstances sont relatées tout au long dans une lettre du Ministre des Travaux publics, en date du 19 octobre 1894, adressée au Ministre des Affaires étrangères, à la suite d'une demande d'homologation de tarifs à appliquer sur le chemin de fer de Djedeida à Bizerte, présentée à l'Administration des Travaux publics par la Compagnie de Bône-Guelma.

Aussi est-il utile, tant en raison de la clarté et de la netteté de ce document qu'eu égard aux renseignements qu'il contient sur l'état de choses existant avant l'arrêté d'organisation du 4 septembre 1895, de le citer *in extenso*.

Paris, le 19 octobre 1894.

MONSIEUR LE MINISTRE ET CHER COLLÈGUE,

La Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements s'est adressée à mon Administration pour être autorisée, en prévision de l'ouverture prochaine de la ligne de Djedeida à Bizerte, à y appliquer les tarifs de grande et de petite vitesse actuellement en vigueur sur le réseau qu'elle exploite en Tunisie.

Elle vise dans sa lettre l'arrêté que l'un de mes prédécesseurs a pris, le 23 avril 1889, après accord intervenu avec votre Département et aux termes duquel la Compagnie de Bône-Guelma reste soumise en ce qui concerne la marche des trains et la modification des tarifs sur son réseau tunisien, aux mêmes règles et aux mêmes formalités que sur ses lignes algériennes. Dès lors, en vertu de l'article 2, c'est mon Département qui, saisi des propositions de la Compagnie ayant trait aux deux catégories d'affaires mentionnées dans l'article 1er, statue sur les avis respectifs du directeur général des travaux publics de la Tunisie et de l'inspecteur général du contrôle de l'exploitation des chemins de fer algériens.

Mais l'arrêté ministériel du 23 avril 1889 n'avait en vue que les lignes de la Medjerdah (Tunis à la frontière algérienne, — Tunis à Hammam-Lif, — Béjà-gare à Béja-ville), pour lesquelles l'État français a garanti à la Compagnie un minimum de revenu net : c'est précisément cette garantie qui lui a, pour me servir des termes mêmes de l'un des considérants de l'arrêté, assuré le droit et imposé le devoir de participer au contrôle de l'exploitation commerciale desdites lignes dans la limite nécessaire pour lui permettre de sauvegarder les intérêts du Trésor public.

La situation n'est pas la même à l'égard du chemin de fer de Djedeida à Bizerte, comme d'ailleurs des cinq autres lignes énumérées avec la première, dans la convention passée le 3 juillet 1894 entre le Gouvernement français et la Compagnie de Bône-Guelma et qu'a ratifiée la loi du 12 août de la même année. Pour ce nouveau réseau, la Compagnie ne jouit pas de la garantie de l'État français, qui l'a seulement autorisée à prélever, sur son fonds de réserve, les sommes nécessaires au paiement des insuffisances éventuelles de l'exploitation. La réglementation de l'exploitation des nouvelles lignes a, du reste, été fixée par les articles 7 et 8 des deux conventions passées, le 12 octobre 1892, entre le Gouvernement beylical et la Compagnie, conventions approuvées par la convention précitée du 3 juillet 1894. Aux termes, en effet, de l'article 7, paragraphe 2, du traité spécial à la ligne de Djedeida à Bizerte, « la Compagnie sera soumise tant pour la construction « que pour l'exploitation, et notamment pour l'approbation des « horaires, l'homologation des tarifs et les conditions de percep- « tion des taxes, au contrôle de l'État tunisien, qui s'exercera

« dans des conditions semblables à celles admises sur son réseau « algérien.

« La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du « Gouvernement tunisien, un mois au moins avant l'ouverture de « la ligne, le recueil des taxes à percevoir immédiatement.

« Les taxes proposées devront être les mêmes que celles en « vigueur sur la ligne de la Medjerdah, sauf les exceptions qui « pourraient être admises par le Gouvernement tunisien, sur la « proposition de la Compagnie. »

L'article 8 de la convention spéciale aux cinq autres lignes est conçu dans des termes identiques, sauf qu'il ne reproduit pas les mots « et notamment pour l'approbation des horaires, l'homologa- « tion des tarifs et les conditions de perception des taxes ».

Ces textes ne sont pas très précis, il semblerait en résulter tout à la fois : que le contrôle de l'État tunisien est substitué au contrôle de l'État français pour l'exploitation des nouvelles lignes et que, cependant, à celles-ci est étendu le régime des autres lignes tunisiennes, puisqu'il est spécifié que le contrôle du Gouvernement tunisien s'exercera dans des conditions semblables à celles admises sur le réseau algérien de la Compagnie.

Quoi qu'il en soit, l'ensemble des voies ferrées que la Compagnie de Bône-Guelma exploite, ou est appelée à exploiter sur le territoire de la Régence, se trouve actuellement, sous le rapport de la réglementation de l'exploitation, morcelé en deux tronçons, suivant que ces lignes sont, ou non, garanties par l'État français, les lignes garanties relèvent de l'arrêté ministériel du 23 avril 1889 et les lignes non garanties des articles 7 et 8 des conventions de 1892, articles qui sont assez obscurs pour que j'hésite à me prononcer sur la question de savoir à qui, des Gouvernements français ou tunisien, il appartient d'homologuer les propositions de tarifs relatives à la ligne de Djedeida à Bizerte.

Il est pourtant indispensable de trancher cette question et d'organiser, sur l'ensemble des lignes tunisiennes, un contrôle efficace. L'État français ne saurait se désintéresser de l'exploitation des nouvelles lignes ; si elles ne sont pas, au point de vue financier, placées sous le même régime que les anciennes, elles n'en sont pas moins liées à celles-ci par le fait seul que les insuffisances de l'exploitation doivent être imputées sur les réserves constituées au moyen de la garantie du Gouvernement français. D'ailleurs, les lignes garanties et les lignes non garanties se soudent les unes aux autres et constituent un réseau homogène ; il y aurait de sérieux inconvénients à ce que les questions de marche des trains et de tarification ne fussent pas traitées avec des vues d'ensemble et résolues dans un même esprit.

Il me paraîtrait donc essentiel et urgent de rechercher les bases d'une organisation unique du contrôle de l'exploitation technique et commerciale de l'ensemble du réseau tunisien, organisation qui pourrait peut-être comporter la création, à Tunis, d'agents dont les attributions s'étendraient à la fois sur les deux réseaux et qui

relèveraient simultanément du Gouvernement beylical et de mon Administration. On pourrait utilement charger M. l'inspecteur général du contrôle des lignes algériennes et M. le directeur des Travaux publics de Tunisie de se mettre en rapport pour échanger leurs vues à cet égard et préparer, de concert, un projet.

Ils auraient également à étudier de concert les modifications dans les attributions respectives des Administrations française et tunisienne, que comporterait le décret du bey, transférant à la France les droits de rachat attribués au beylik par les conventions passées avec la Compagnie de Bône-Guelma pour les lignes de la Medjerdah. J'ai appris que M. le directeur général des Travaux publics de la Régence estimait n'avoir plus, depuis ce décret, à s'occuper des questions de travaux complémentaires à exécuter sur lesdites lignes. Il conviendrait, dès lors, d'organiser le contrôle de mon Administration sur ces travaux. Ce point et tous les autres du même genre demanderaient à être réglés.

Je vous prie, Monsieur le Ministre et cher collègue, de vouloir bien me faire savoir si, partageant ma manière de voir, vous adhérez à l'étude collective dont je viens de vous entretenir. Je n'ai pas besoin, d'ailleurs, d'insister auprès de vous sur l'intérêt d'une prompte solution.

Agréez, etc...

La réponse, en effet, ne se fit pas attendre. Le Département des Affaires étrangères s'empressa d'adhérer à la proposition du Ministre des Travaux publics et, à la suite de conférences ouvertes entre les deux départements intéressés, l'arrêté du 4 septembre 1895 fut soumis à la signature du Ministre des Travaux publics.

On en citera les considérants, qui permettront au lecteur désireux d'approfondir cette question du contrôle des lignes tunisiennes de se reporter aux documents qui y sont relatés.

**Arrêté du 4 septembre 1895.** — Le Ministre des Travaux publics,

Sur la proposition du directeur du personnel et de la comptabilité;

Vu les actes de concession du réseau de la Medjerdah, en dates des 6 mai 1876, 27 janvier 1878 et 29 décembre 1880, ainsi que le cahier des charges du 4 mars 1877, commun aux lignes de ce réseau;

Vu la loi du 26 mars 1877, qui a, notamment, approuvé la convention du 8 mars 1877, garantissant à la « Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma » un minimum de revenu net pour le réseau de la Medjerdah;

Vu le décret beylical du 22 mai 1894, qui transfère à la France le droit de rachat attribué au beylik par les conventions ci-dessus, relatives au réseau de la Medjerdah;

Vu la loi du 12 août 1894, qui a approuvé la convention du 3 juillet 1894, relative à la construction et à l'exploitation par la « Compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma et prolongements » d'un nouveau réseau en Tunisie et autorisant celle-ci à prélever sur son fonds de réserve les sommes nécessaires au paiement des insuffisances de ce nouveau réseau;

Vu l'arrêté ministériel du 23 avril 1889;

Vu les propositions présentées, de concert par M. l'inspecteur général des ponts et chaussées, chargé du contrôle des chemins de fer algériens, et par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur général des Travaux publics de la Tunisie;

Vu la lettre de M. le Ministre des Affaires étrangères en date du 27 juillet 1895;

Considérant qu'en raison de la connexité technique et financière qui existe entre les lignes garanties par le Gouvernement français et les lignes construites par le Gouvernement tunisien, il est indispensable d'assurer l'unité d'action dans le contrôle de l'ensemble du réseau.

Arrête, etc.

Il y a lieu maintenant d'étudier les détails de l'organisation proprement dite du contrôle des lignes tunisiennes.

## SECTION II

## ORGANISATION DU CONTROLE

Le contrôle des lignes tunisiennes, qu'elles jouissent ou non de la garantie du Gouvernement français, est assuré par un service unique, commercial et technique, placé sous l'autorité du résident général et dirigé par le directeur général des Travaux publics de la Régence.

Ce contrôle se divise en :

Contrôle commercial ;
Contrôle technique ;
Contrôle de l'entretien.

### I. — Contrôle commercial

**Fonctionnaires chargés de ce service.** — Le contrôle commercial est exercé, sous la direction du directeur général des Travaux publics, par l'inspecteur principal de l'exploitation commerciale des lignes algériennes, qui reçoit à cet effet une commission du Gouvernement tunisien, par un inspecteur particulier et par un ou plusieurs commissaires de surveillance administrative dépendant du Gouvernement tunisien.

**Attributions.** — Les fonctions et attributions de ce personnel sont celles du personnel similaire du contrôle algérien.

**Propositions de tarifs.** — La Compagnie de Bône-Guelma adresse un exemplaire de ses propositions de tarifs simultanément au Ministre des Travaux publics, au Résident général, à l'inspecteur général des ponts et chaussées, chargé du contrôle du réseau algérien et au directeur du contrôle tunisien, qui procède aux enquêtes dont la forme est fixée par l'Administration tunisienne. Il saisit en même temps l'inspecteur principal de l'exploitation commerciale, qui adresse un exemplaire de son rapport à chacun des directeurs du contrôle algérien et tunisien.

Le directeur du contrôle tunisien formule à son tour son avis et l'envoie au directeur du contrôle algérien.

**Autorités chargées de statuer sur ces propositions.** — 1° *Pour les lignes garanties.* — Pour les lignes qui jouissent de la garantie de l'État français, il est statué sur les propositions de tarifs par le Ministre des Travaux publics de France, sur les rapports des directeurs du contrôle algérien et du contrôle tunisien.

Toutefois, le Résident général ou le directeur général des travaux publics par délégation peut satuer sur les objets suivants :

Tarifs d'un caractère essentiellement temporaire, tels que tarifs pour trains de plaisir, trains spéciaux à l'occasion d'une fête locale, etc...

Traités de factage, de camionnage et de réexpédition.

2° *Pour les lignes non garanties.* — Pour les lignes qui ne jouissent pas de la garantie de l'État français, il est statué sur les propositions de tarifs par le Résident général si, dans un délai de deux mois à dater de la communication faite par la compagnie de ses propositions au directeur du contrôle algérien, le Ministre des Travaux publics de France n'a pas formulé d'observations.

Dans le cas, toutefois, de tarifs communs aux deux réseaux, la décision appartient au Ministre des Travaux publics.

## II. — Contrôle technique

**Fonctionnaires chargés de ce service.** — Le contrôle technique est exercé, sous la direction du directeur général des Travaux publics, par un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, assisté de contrôleurs des mines, de conducteurs des ponts et chaussées et de commissaires de surveillance administrative dépendant du Gouvernement tunisien.

**Attributions.** — Les fonctions et attributions de ce personnel sont celles du personnel similaire du contrôle algérien.

**Construction du matériel. — Installation des appareils de sécurité.** — Pour les lignes garanties et pour les lignes non garanties qui ont la même largeur de voie, il est statué sur les questions de construction du matériel, d'installation des appareils de sécurité (freins, sonneries, etc.), par le Ministre des Travaux publics, sur les rapports des directeurs du contrôle algérien et du contrôle tunisien.

Le code des signaux rendu obligatoire en France par l'arrêté ministériel du 15 novembre 1885 est applicable sur ces lignes.

**Horaires.** — Les horaires généraux sont examinés en conférences par le contrôle tunisien, lors de la revision annuelle prescrite par la circulaire ministérielle du 2 août 1894 pour les lignes algériennes, et sont soumis au Ministre des Travaux publics, qui statue sur le rapport du directeur du contrôle algérien.

Pour les lignes non garanties, les horaires des trains sont arrêtés par l'Administration tunisienne; ceux de ces horaires qui peuvent intéresser la marche des trains sur les lignes garanties sont examinés dans les conférences mentionnées à l'article ci-dessus; la décision appartient au Résident général ou au directeur général des Travaux publics par délégation.

**Affaires diverses.** — Le Résident général ou le directeur général des Travaux publics statue par délégation sur les affaires suivantes :

Modifications partielles de la marche des trains en cours de saison, trains spéciaux, trains de plaisir, etc. :

Réglementation des passages à niveau ;

Police des cours des gares.

**Accidents.** — Le contrôle tunisien communique au directeur du contrôle algérien les rapports des ingénieurs sur les accidents, déraillements ou collisions de trains et sur les autres accidents ayant entraîné mort ou blessures graves.

### III. — Contrôle de l'entretien

**Fonctionnaires chargés de ce service.** — Le contrôle de l'entretien de la voie et du matériel est exercé, sous la direction du directeur général des Travaux publics, par un ou plusieurs ingénieurs des ponts et chaussées, assistés de conducteurs des ponts et chaussées et de commissaires de surveillance administrative au service de la Tunisie.

**Attributions.** — Les fonctions et attributions de ce personnel sont celles du personnel similaire du contrôle algérien.

**Questions diverses.** — 1° *Lignes garanties.* — Pour les lignes garanties, le directeur du contrôle algérien reçoit communication des rapports sur les modifications proposées à l'assiette actuelle des lignes, et la décision est prise par le Ministre des Travaux publics de France.

Les états trimestriels des tournées du personnel sont communiqués au directeur du contrôle algérien.

2° *Lignes non garanties.* — Pour les lignes non garanties, toutes les questions concernant le contrôle d'entretien sont exclusivement du ressort du contrôle tunisien.

Le Résident général peut consulter le directeur du contrôle algérien sur toutes les questions concernant le contrôle sur lesquelles il lui appartient de statuer.

## SECTION III

## OBSERVATIONS

L'arrêté du 4 septembre 1895 a annulé et remplacé ceux des 3 mai 1880 et 23 avril 1884 relatifs au contrôle des lignes de la Medjerdah. Ses dispositions, que l'on vient d'analyser, sont assez claires et précises pour que l'on n'ait pas à s'appesantir davantage sur cette question.

Toutefois, il importe de faire remarquer que, si l'arrêté précité du 4 septembre 1895 a maintenu avec soin la distinction entre les lignes garanties et les lignes non garanties au point de vue des autorités compétentes pour statuer sur les propositions de tarifs, les horaires des trains, etc., il a, au contraire, décidé qu'à l'égard des questions de construction du matériel, d'installation des appareils de sécurité (freins, sonneries, etc.), la décision devait être prise par le Ministre des Travaux publics sur le rapport du directeur du contrôle algérien et après avis du contrôle tunisien, non seulement pour les lignes garanties, mais aussi pour les lignes non garanties ayant la même largeur de voie. Le matériel servant à l'exploitation de ces lignes devant nécessairement circuler sur toute leur étendue et ne pouvant recevoir d'affectation spéciale à telle ou telle section, il était, en effet, aussi naturel que logique de réserver la décision à prendre pour l'ensemble à l'Administration française, de qui relève la majeure partie du réseau.

## SECTION IV

### QUESTIONS D'ORDRE PUREMENT INTÉRIEUR INTÉRESSANT SPÉCIALEMENT LA RÉGENCE

L'application des prescriptions intéressant spécialement la Régence a été assurée par l'arrêté du Résident général, en date du 23 septembre 1895, qui est analysé ci-dessous. Il a fixé notamment au 1er octobre 1895 la date d'entrée en vigueur de l'arrêté ministériel du 4 septembre 1895 relatif à l'organisation du contrôle des chemins de fer de Tunisie et déterminé la composition et les attributions du Comité local dit Comité consultatif des chemins de fer tunisiens appelé à assister éventuellement le Résident général dans l'examen des questions d'ordre général concernant les lignes ferrées de la Régence.

Aux termes dudit arrêté et conformément aux dispositions fixées d'un commun accord entre les Ministres des Affaires étrangères et des Travaux publics, le résident général ou le directeur général des Travaux publics par délégation, statue dans les affaires d'ordre exclusivement tunisien, en vertu de pouvoirs analogues à ceux dont jouit à cet effet le Ministre des Travaux publics pour les chemins de fer de la Métropole.

**Comité local dit Comité consultatif des chemins de fer tunisiens.** — *Attributions.* — Un Comité local, dit Comité consultatif des chemins de fer tunisiens, peut être appelé par le Résident général à l'assister dans l'examen de toutes les questions d'ordre général concernant les lignes ferrées de la Régence, telles que : créations de lignes nouvelles, modifi-

cations de l'assiette des lignes existantes, créations ou modifications des tarifs, horaires, etc.

*Composition.* — La composition de ce Comité consultatif est fixée comme il suit :

Président : le Ministre résident général ou son délégué ;

Membres de droit : le directeur général des Travaux publics ;

Le directeur des Finances ;

Le directeur de l'Agriculture :

Le secrétaire général du Gouvernement :

Délégué de la Guerre : un officier délégué par le général commandant la division d'occupation ;

Membres désignés par le Résident général : un ou deux délégués du Commerce ou de l'Industrie ; un ou deux délégués de l'Agriculture ;

Secrétaire : un ingénieur de la direction générale des Travaux publics.

**Attributions des fonctionnaires du contrôle des chemins de fer tunisiens.** — Les fonctions que les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées et contrôleurs des mines, détachés au service de la Régence, ont à remplir, chacun en ce qui le concerne, dans l'organisation du contrôle des chemins de fer tunisiens, sont déterminées par un arrêté du directeur général des Travaux publics.

# TITRE IX

## PERSONNEL DU CONTROLE

---

### GÉNÉRALITÉS

Ainsi qu'il a été dit, le personnel du contrôle comprend :

1° Un personnel spécialisé dans le contrôle : commissaires de surveillance administrative, contrôleurs-comptables, contrôleurs du travail, inspecteurs particuliers et principaux et contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale;

2° Un personnel attaché au service du contrôle et appartenant aux corps des ponts et chaussées et des mines (ingénieurs, conducteurs, contrôleurs et commis);

3° Un personnel adjoint au service du contrôle et ressortissant :

*a*) A l'administration centrale du Ministère des Travaux publics (Direction des chemins de fer);

*b*) Au Ministère des Finances (Inspection générale);

*c*) Au Ministère de l'Intérieur (Commissariat spécial de la police des chemins de fer).

Dans le présent titre, on étudiera tout d'abord le recrutement du personnel spécial du contrôle, puis celui du personnel du contrôle appartenant aux services des ponts et chaussées et des mines ainsi qu'aux diverses administrations précitées, et enfin les questions intéressant la carrière de ces divers fonctionnaires.

---

# LIVRE I

# RECRUTEMENT DU PERSONNEL SPÉCIALISÉ DANS LE CONTROLE DES CHEMINS DE FER

## CHAPITRE I

## COMMISSAIRES DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE DES CHEMINS DE FER

### SECTION I

### RECRUTEMENT

#### § 1. — Historique

On sait qu'en vertu d'un arrêté du Gouvernement, en date du 29 juillet 1848, les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance prévus à l'article 51 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 furent remplacés par les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative. Ces derniers, supprimés par un décret du 22 juin 1855, furent nommés commissaires de surveillance de 4e classe.

L'arrêté précité, qui avait institué ces nouveaux agents, ne fixait pas les règles auxquelles ils devaient être soumis, et les laissait dès lors régis par les dispositions relatives aux commissaires spéciaux et agents de surveillance.

Il stipulait simplement dans son article 1er, qu'ils étaient nommés directement par le Ministre, c'est-à-dire sans concours, et dans son article 2, qu'ils devaient être assermentés.

Ce fut seulement deux ans plus tard, qu'une loi du 27 février 1850 vint définir nettement l'organisation du corps des commissaires et sous-commissaires et fixer les conditions du recrutement de ces agents.

D'après cette loi, les commissaires et sous-commissaires étaient encore nommés par le Ministre des Travaux publics, mais un

règlement d'administration publique devait déterminer les conditions et le mode de leur recrutement et de leur avancement.

Un décret du 27 mars 1851, portant règlement d'administration publique, fixa ces conditions. Les commissaires étaient répartis en trois classes, et les sous-commissaires n'en formaient qu'une seule. Nul ne pouvait être nommé sous-commissaire s'il n'était âgé de vingt-cinq ans au moins, et s'il n'avait été porté sur la liste d'admissibilité dressée à la suite d'examens qui comprenaient des épreuves écrites et des épreuves orales.

Le tiers du nombre des emplois de sous-commissaires auxquels il était pourvu, chaque année, était réservé aux anciens officiers et sous-officiers de terre et de mer libérés du service ou retraités, qui avaient satisfait à l'examen.

Des commissions d'examen siégeaient dans différents centres fixés par le Ministre.

Chaque Commission comprenait 5 membres: 1 conseiller de préfecture, le procureur de la République du lieu ou son substitut, 3 ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines.

Aux termes de l'article 10 du décret du 27 mars 1851, les commissaires de 1re et de 2e classe étaient choisis parmi les commissaires de la classe immédiatement inférieure. Les commissaires de 3e classe étaient choisis parmi les sous-commissaires.

Aucun avancement de grade ou de classe ne pouvait avoir lieu qu'après deux années au moins passées dans le grade ou la classe immédiatement inférieure, et il ne pouvait être dérogé à cette règle qu'à défaut de candidats satisfaisant à la condition d'ancienneté ci-dessus énoncée.

Cette organisation fut éphémère, car le décret précité fut abrogé par un décret du 22 mars 1852, comme créant des entraves à l'exercice du pouvoir ministériel.

L'admission dans le corps des commissaires et sous-commissaires se fit alors sans examen, sur simple appréciation des titres.

Cet état de choses dura jusqu'au 10 février 1878, date à laquelle un arrêté ministériel pris, « en attendant qu'il puisse être statué par un règlement d'administration publique », vint fixer à nouveau les conditions d'admission à l'emploi de commissaire de surveillance et le mode d'avancement de ces agents.

Nous disons « à l'emploi de commissaire » car, on a vu qu'un décret du 22 juin 1855 avait supprimé les sous-commissaires et décidé qu'ils prendraient le titre de commissaires de 4e classe.

L'arrêté[1] du 10 février 1878, constituant la base des dispositions qui régissent actuellement l'admission à l'emploi de commissaire de surveillance administrative, il y a lieu d'examiner la teneur de ses principaux articles.

[1] Cet arrêté est divisé en deux titres: le premier, relatif aux *inspecteurs de l'exploitation commerciale;* le deuxième, aux *commissaires de surveillance administrative.*

Aux termes des articles 6, 7 et 9 du titre II, l'entrée dans le cadre des commissaires de surveillance administrative ne pouvait avoir lieu que par la 4e classe.

Les commissaires de chacune des trois premières classes étaient choisis parmi les commissaires de la classe inférieure.

Aucun avancement n'était donné qu'après deux années au moins passées dans la classe inférieure (art. 6).

Nul ne pouvait être nommé commissaire de surveillance, s'il n'avait été agréé par le Ministre, et s'il n'avait été porté sur la liste d'admissibilité dressée à la suite d'un examen, conformément aux articles 8 et 9 dudit arrêté.

Les deux tiers des emplois de commissaires de surveillance étaient réservés aux anciens officiers des armées actives de terre et de mer, à moins d'insuffisance du nombre des candidats de cette catégorie.

Les anciens officiers devaient avoir au plus cinquante-quatre ans, avant le 1er janvier de l'année de l'examen. Les autres candidats devaient avoir au moins vingt-cinq ans et trente-quatre ans au plus avant le 1er janvier de l'année où ils se présentaient.

Nul ne pouvait être admis plus de deux fois à subir l'examen (art. 7) qui consistait en plusieurs épreuves écrites portant sur les matières suivantes :

Rédaction de procès-verbaux et de rapports sur des affaires de service ;

Arithmétique ;

Géographie de la France ;

Législation des chemins de fer : notions de droit pénal et d'instruction criminelle (art. 9).

Aux termes de ce dernier article, un arrêté ministériel devait fixer le programme des examens et en régler les conditions.

Cet arrêté intervint le 1er mars 1878. Il posait le principe d'un examen annuel [1] pour l'admission dans le corps.

Les épreuves uniquement écrites (on vient de voir que les épreuves orales n'ont pas été rétablies par l'arrêté du 10 février 1878), étaient faites aux chefs-lieux de certains départements désignés par le Ministre, alors qu'aujourd'hui les épreuves sont subies dans des villes quelconques, de préférence importantes, mais pas forcément chefs-lieux de départements, choisies d'après le groupement des candidats dans chaque région, de façon à restreindre au strict minimum le déplacement imposé à chacun d'eux. Cette dernière considération avait fait établir d'abord un nombre considérable de centres d'examen, qui était encore de 70 en 1897 ; mais la nécessité de réunir le plus grand nombre possible de candidats dans chaque centre, en vue de faciliter la surveillance des épreuves, ne tarda pas à se révéler et, peu à peu, le nombre des centres a

[1] Actuellement, les concours n'ont lieu que selon les besoins du service. En fait, il y a un concours presque chaque année.

été restreint. Il est descendu dans ces dernières années, à 15 ou 20. Il tend encore à diminuer[1].

Les examens portaient non seulement sur les matières visées à l'arrêté du 10 février 1878, mais, en outre, sur l'exploitation commerciale, l'exploitation technique, la voie et le matériel des chemins de fer.

Comme aujourd'hui, les sujets des compositions étaient les mêmes pour toute la France, et étaient envoyés sous enveloppes cachetées au fonctionnaire chargé de présider l'examen, qui les ouvrait, en présence des candidats, au moment fixé pour chaque épreuve.

La liste d'admissibilité était dressée par ordre de mérite ; mais nul ne pouvait être porté sur cette liste, s'il n'avait obtenu :

1° Au moins la note 7 pour chacune des parties du programme ;

2° Au moins le nombre 312 comme somme totale des points.

Le désir de faciliter l'admission à l'emploi de commissaire des candidats anciens officiers, dont les qualités de tenue et d'exactitude dans le service avaient toujours été appréciées de l'Administration, firent modifier, en leur faveur l'article 5 de l'arrêté du 10 février 1878.

Par un arrêté du 21 octobre 1879, la Commission d'examen fut chargée de dresser, au lieu d'une liste unique d'admissibilité, deux listes distinctes : l'une pour les anciens officiers des armées de terre et de mer ; l'autre pour les candidats n'appartenant pas à cette catégorie.

Il était donné aux anciens officiers admis à concourir dans les conditions de l'article 7 de l'arrêté du 10 février 1878, une note sur leur aptitude et leurs services antérieurs.

Cette note, établie d'après les renseignements transmis par les Ministres de la Guerre ou de la Marine, n'était comptée pour l'établissement du minimum général obligatoire, fixé par l'article 8 de l'arrêté du 1er mars 1878, que lorsqu'elle était supérieure à 12.

Enfin, un arrêté du 25 juin 1880, pris dans le but de faciliter l'accès des emplois de commissaires de surveillance aux employés secondaires des ponts et chaussées, décida que la limite d'âge pour l'admission au concours serait reportée à quarante ans pour ceux qui compteraient six ans de services, dont trois ans au moins dans le contrôle de l'exploitation des chemins de fer.

La législation relative aux conditions d'admission dans le corps des commissaires subsista sur les bases fixées par les arrêtes des 10 février et 1er mars 1878, modifiés comme on l'a dit, jusqu'au 2 juillet 1894, c'est-à-dire pendant seize ans, sauf la modification peu importante, résultant de l'arrêté du 6 décembre 1887, qui décida que les matières suivantes : droit pénal, instruction criminelle et législation des chemins de fer seraient éliminatoires[2]

[1] Au concours du 28 octobre 1901, il n'y avait que 14 centres, y compris l'Algérie.

[2] Voir au sujet de cette qualification de matière éliminatoire, *inspecteurs de l'exploitation commerciale*, p. 355.

pour tout candidat n'ayant pas obtenu au moins la note 12 dans chacune de ces compositions.

Cette disposition a été maintenue dans l'arrêté du 27 novembre 1894, pris en exécution du décret du 2 juillet 1894 qui fixait les conditions du concours. Il reste à dire quelques mots de ces deux documents.

On a vu qu'après l'abrogation [1] du décret du 27 mars 1851, relatif aux conditions et au mode de nomination et d'avancement des commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative, l'arrêté du 10 février 1878 était venu régler le recrutement de ces agents « en attendant qu'il ait pu être statué par un règlement d'administration publique », comme le prescrivait l'article 2 de la loi du 27 février 1850.

Cet état de choses « provisoire » qui, comme on vient de le dire, n'avait pas duré moins de seize ans, prit fin par la signature du décret du 2 juillet 1894, rendu en exécution de la loi précitée.

## § 2. — Dispositions actuelles

Ce règlement d'administration publique venait donc combler la lacune causée par l'abrogation du décret du 27 mars 1851. Bien qu'il ait été l'objet de plusieurs modifications, on le citera *in extenso*, en raison de son importance.

Décret du 2 juillet 1894 :

Article premier. — Le personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer se recrute par la voie du concours.

Les conditions du concours, ainsi que la liste des candidats admis à y prendre part, sont arrêtées par le Ministre.

Le nombre des places mises au concours est limité à celui des places disponibles ou devant le devenir dans le cours de l'année.

Les candidats doivent être Français et avoir vingt-cinq ans au moins et trente ans au plus le 1er janvier de l'année où a lieu le concours. Toutefois la limite d'âge de trente ans est reportée à trente-cinq ans pour les agents du Ministère des Travaux publics comptant au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite, et à cinquante ans pour les officiers retraités des armées de terre et de mer.

Nul ne peut être admis à concourir plus de trois fois.

Art. 2. — Le concours consiste en épreuves écrites portant sur les matières ci-après :

Rédaction de procès-verbaux et de rapports sur des affaires de service ;

[1] Decret du 22 mars 1852.

Notions d'arithmétique, de géométrie et de mécanique ;

Géographie de la France;

Législation des chemins de fer, notions de droit pénal et d'instruction criminelle.

Art. 3. — La liste des candidats reçus au concours est dressée par ordre de mérite et soumise au Ministre, qui pourvoit aux emplois vacants, suivant l'ordre du classement.

Art. 4. — Les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer sont répartis en quatre classes, dont les traitements sont fixés ainsi qu'il suit[1] :

Art. 5. — Les commissaires débutent nécessairement par la 4e classe; nul ne peut être élevé à la classe supérieure, s'il ne compte au moins trois ans dans la classe immédiatement inférieure.

Art. 6. — La proportion des emplois de 1re et de 4e classe est fixée de la manière suivante :

Commissaires de 1re classe, un sixième au plus du cadre total;

Commissaires de 4e classe, deux sixièmes au moins du cadre total.

Art. 7. — Indépendamment de leur traitement, les commissaires peuvent recevoir, s'il y a lieu, des indemnités de résidence et des frais de repas et de découchers fixés par arrêtés ministériels.

Art. 8. — L'augmentation des traitements actuels sera immédiatement attribuée aux commissaires de 4e classe.

Elle sera accordée aux commissaires des trois autres classes, par des décisions spéciales du Ministre, au fur et à mesure des disponibilités budgétaires.

Les dispositions relatives aux limites d'âge inscrites au paragraphe 4 de l'article 1er, ne seront applicables qu'à partir du 1er janvier 1897.

Ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte par la comparaison de ces deux documents, le décret du 2 juillet 1894 modifiait profondément les dispositions résultant de l'arrêté du 10 février 1878.

1° Il transformait la forme des épreuves qui, de simple examen, devenaient un concours, en ce sens qu'autrefois le nombre des candidats à déclarer admissibles était fourni après les épreuves par le chiffre de ceux qui réunissaient le nombre de points minimum exigé.

Sous le régime nouveau, au contraire, l'Administration fixait à l'avance le nombre des candidats à déclarer admissibles et laissait de côté des concurrents ayant un nombre de points parfois bien supérieur au minimum. On pouvait, dès lors, en limitant strictement le nombre des candidats à admettre au chiffre des emplois disponibles ou devant le devenir dans le cours de l'année, « *écrémer* » à chaque concours les listes de classement et obtenir

[1] Voir page 444.

ainsi un maximum d'instruction et de capacité dans le personnel recruté.

2° Il modifiait les conditions d'âge, de façon à assurer trente ans de services à soixante ans d'âge aux candidats civils et douze années de services civils aux anciens officiers, ce qui permettait, aux premiers, de jouir d'une pension de retraite à soixante ans et, aux seconds, d'un supplément de pension à soixante-deux ans.

Les limites d'âge étaient de vingt-cinq et trente ans pour les candidats civils, avec surlimite de trente-cinq ans, pour les agents du Ministère des Travaux publics, comptant au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite et non plus, seulement, on le remarquera, pour les employés des ponts et chaussées, comme l'avait stipulé l'arrêté du 25 juin 1880.

Les anciens officiers pouvaient concourir jusqu'à cinquante ans seulement et à la condition d'être officier retraité.

3° Il supprimait, pour cette catégorie de candidats, l'avantage de la réserve des deux tiers des emplois et les obligeait à entrer en concurrence avec les candidats civils par la suppression des deux listes distinctes d'admissibilité établies par l'arrêté du 21 octobre 1879. Enfin il n'était plus attribué aux anciens officiers de note sur leur aptitude et leurs services antérieurs.

La suppression des avantages réservés aux anciens officiers n'était pas une mesure de défaveur à leur égard, mais seulement la consécration d'un état de choses existant déjà en fait, savoir : la presque disparition des candidats anciens officiers dans les concours pour l'emploi de commissaire. C'était le résultat de la loi de finances de l'exercice 1890 qui, en interdisant le cumul d'une pension militaire et d'un traitement civil au-delà du chiffre du dernier traitement d'activité, avait enlevé pour ainsi dire aux candidats militaires tout intérêt à obtenir un emploi de cette nature.

4° Il autorisait les candidats à subir trois fois, au lieu de deux, les épreuves du concours.

5° Il augmentait les traitements des commissaires de surveillance, leur accordait des indemnités diverses, portait de deux à trois ans la durée du service nécessaire dans chaque classe pour être promu à la classe supérieure et enfin fixait la proportion des emplois de 1re et de 4e classe.

Par application de l'article 1er, paragraphe 2, du décret du 2 juillet 1894, un arrêté ministériel, en date du 27 novembre 1894, vint fixer à nouveau les conditions du concours. Il laissait subsister les lignes fondamentales de l'arrêté du 1er mars 1878, mais y apportait des modifications assez importantes :

1° Au point de vue des conditions du concours.

Il stipulait, comme cela était dit à l'article 3 (8), de l'arrêté du 10 février 1878, que les demandes d'admission devaient parvenir au Ministre deux mois avant la date du concours, et non plus [1]

[1] Arrêté du 1er mars 1878, art. 2.

avant le 1er janvier de chaque année, le principe d'un concours annuel n'ayant pas été reproduit expressément dans le décret du 2 juillet 1894.

Il ajoutait à la liste des pièces à fournir par les candidats : un extrait du casier judiciaire et, comme conséquence de la loi du 15 juillet 1889, sur le recrutement de l'armée, les jeunes gens dispensés de deux années de services en vertu de l'article 23, paragraphe 1, devaient produire, en outre d'une pièce constatant leur situation au point de vue militaire, un certificat émané du recteur d'Académie, établissant la date à laquelle leur engagement décennal serait réalisé, c'est-à-dire le moment où ils seraient dégagés de toute obligation dans l'armée active.

Les demandes d'admission au concours présentées par des militaires en activité de service devaient être transmises à l'Administration par le Ministre sous les ordres duquel ils se trouvaient.

Il portait de 312 à 360 la somme totale des points nécessaires pour être inscrit sur la liste d'admissibilité :

2° Au point de vue des connaissances exigées des candidats, il introduisait dans le programme deux matières nouvelles : la géométrie et la mécanique, prévues à l'article 2 du décret du 2 juillet 1894, et complétait les matières figurant dans l'arrêté du 1er mars 1878 pour les mettre en harmonie avec les modifications qui s'étaient produites pendant ces seize années dans la législation des chemins de fer, l'exploitation commerciale, la voie et le matériel. Les questions nouvelles introduites par l'arrêté du 27 novembre 1894, dans le programme de 1878, sont reproduites ci-dessous en lettres italiques :

1° NOTIONS D'ARITHMÉTIQUE

Coefficients.

Numération décimale. — Addition. — Soustraction. — Multiplication. — Division. — Preuves de ces opérations. — Nombres décimaux. — Fractions. — Système légal des poids et mesures. — *Proportions. — Règle de trois simple. — Règles d'intérêt simple et d'escompte. — Partages proportionnels. — Exercices de calcul*..... 2

2° NOTIONS DE GÉOMÉTRIE

A. — *Géométrie plane*

*Des lignes et des angles. — Ligne droite. — Ligne courbe. — Angle de deux droites. — Angle droit. — Angle aigu. — Angle obtus. — Droites perpendiculaires. — Droites parallèles. — Droites obliques.*

*Figures formées par les lignes droites. — Polygones. — Triangles. — Diverses espèces de triangles. — Quadrilatères. — Diverses espèces de quadrilatères : trapèze, parallélogramme, losange, rectangle, carré. — Base et hauteur des figures précédentes. — Mesures de leurs aires. — Décomposition de l'aire d'un polygone en triangles.*

Coefficients.

*Cercle et circonférence. — Définition de la circonférence du cercle. — Centre. — Rayon. — Diamètre. — Corde. — Sécante. — Tangente. — Parties diverses du cercle : arc, secteur, segment. — Mesure des angles. — Expression de cette mesure en degrés, minutes et secondes. — Division de la circonférence. — Longueur de la circonférence. — Signification et valeur du nombre π. — Aire du cercle.*

B. — *Géométrie dans l'espace*

*Expression de l'aire et du volume d'une sphère, d'un cône droit, d'un cylindre droit, d'un prisme droit, d'un parallélipipède droit ou oblique. — Expression du volume d'une pyramide* ..... 2

3° NOTIONS DE MÉCANIQUE

*Du mouvement et de la vitesse. — Mouvement uniforme. — Définition de la vitesse dans ce mouvement. — Unités de temps et de longueur usitées pour exprimer la vitesse. — Mouvement varié. — Mouvement uniformément varié, accéléré, retardé. — Définition de l'accélération. — Mouvement rectiligne. — Mouvement de rotation. — Axe de rotation. — Vitesse dans le mouvement de rotation uniforme.*

*Notions sur les forces et le travail mécanique. — Pesanteur et gravité. — Poids des corps. — Densité. — Centre de gravité. — Des forces. — Mesure des forces en kilogrammes. — Vapeur. — Notions sur les chaudières et les machines à vapeur. — Machines fixes. — Machines locomotives. — Moyens d'alimentation des chaudières. — Pompes d'alimentation. — Injecteur Giffard* ..... 2

4° GÉOGRAPHIE DE LA FRANCE

Géographie physique de la France. — Frontières maritimes et continentales. — Montagnes. — Bassins. — Fleuves. — *Canaux*, rivières et lacs. — *Ports maritimes.*

Départements. — Chefs-lieux. — Villes principales. — Réseaux de chemins de fer.

*Notions de géographie commerciale. — Principales productions et principaux centres de production* ..... 1

5° NOTIONS SUR LA VOIE

Ensemble de la voie de fer. — Ballast. — Traverses. — Rails de différents types. — Attaches des rails. — Eclisses. — Changements de voies simples et doubles. — *Traversées. — Traversées-jonctions.* — Plaques tournantes. — *Ponts tournants. — Chariots roulants. — Taquets et blocs d'arrêt.*

Coefficients.

Passages à niveau. — *Passages inférieurs. — Passages supérieurs. — Passages souterrains.*
*Dispositions spéciales de la voie sur les ouvrages métalliques.*
Bifurcations. — *Raccordements.*
*Organisation générale d'une gare. — Voies principales. — Voies de service. — Trottoirs. — Quais. — Halles à marchandises.*
*Remises de machines. — Alimentations d'eau. — Grues hydrauliques*..... 1

6° NOTIONS SUR LE MATÉRIEL

Notions sur le matériel moteur et roulant. — Locomotives. — Tenders. — Voitures à voyageurs. — *Appareils d'éclairage et de chauffage. — Systèmes d'intercommunication.* — Wagons à marchandises. — Essieux. — Roues. — Bandages. — Châssis. — Ressorts de suspension. — Boîtes à graisse. — Plaques de garde. — *Barres d'attelage et chaînes de sûreté.* — Tampons. — *Ressorts de choc et de traction.* — Freins. — *Freins continus à vide et à air comprimé. — Automaticité de certains systèmes de freins continus*..... 1

7° NOTIONS SUR L'EXPLOITATION TECHNIQUE

Code des signaux. — Signaux de la voie : signaux fixes et signaux mobiles ; signaux détonants.— Signaux des trains et des machines. — *Principe et but des enclenchements.*
Circulation à double voie. — Circulation à voie unique. — Circulation temporaire à voie unique sur une ligne à double voie.
*Cantonnement ou block-system. — Cloches électriques. — Bâton-pilote.*
Différentes sortes de trains. — Trains rapides et express. — Trains poste. — Trains omnibus. — Trains mixtes. — Trains légers. — Trains réguliers. — Trains facultatifs. — Trains spéciaux. — Trains de matériaux et de ballast.
*Tableaux graphiques de la marche des trains*..... 2

8° NOTIONS SUR L'EXPLOITATION COMMERCIALE

Classification des tarifs. — Tarif légal. — Tarif général. — Tarifs spéciaux de grande et de petite vitesse. — Conditions générales d'application. — Tarif à base kilométrique unique. — Tarifs à base décroissante. — Barèmes. — Prix fermes. — Tarifs d'importation, d'exportation, de transit. — Tarifs communs. — Tarifs internationaux. — Tarif exceptionnel. — Surtaxes. — Frais accessoires.

Coefficients.

*Lettre de voiture.* — *Récépissé.* — Délais de transport. — *Lettres d'avis.*
*Colis postaux.* — Factage. — Camionnage. — Correspondance et réexpédition.
Affichage des tarifs.
Règlement général pour les transports militaires..... 2

9° NOTIONS DE DROIT PÉNAL

Du délit en général.
Définition et distinction des crimes, délits et contraventions. — Tentative et commencement d'exécution. — Des peines en matière criminelle, correctionnelle et de simple police. — De leurs effets. - Notions sur la culpabilité et la non-culpabilité. — Eléments constitutifs du délit. — Circonstances aggravantes. — Excuses. — Circonstances atténuantes. — Complicité. — Connexité. — Auteurs. — Coauteurs. — Complices. — Des faux commis dans les passeports, feuilles de route et certificats. — Rébellion. — Outrages et violences contre les dépositaires de l'autorité et de la force publique. — Dégradation de monuments. — Vagabondage et mendicité. — Délits commis par la voie d'écrits, images et gravures. — Meurtres. — Menaces. — Blessures et coups volontaires ou involontaires. — Attentats aux mœurs. — Arrestations illégales. — Faux témoignage. — Calomnies. — Injures. — Vols. — Escroqueries. — Fraudes. — Abus de confiance. — Infractions commises par les expéditeurs et par les voyageurs. — Incendies. — Destructions. — Dégradations. — Dommages.
Contraventions de droit commun. — Contraventions de 1re, 2e, 3e classe. — Dispositions communes à ces trois classes.
*Contraventions de grande voirie*..... 3

10° NOTIONS D'INSTRUCTION CRIMINELLE

Action publique et action civile.
Délits commis sur le territoire et hors du territoire.
Police judiciaire. — Officiers de police judiciaire. — Moyens d'information. — Procès-verbaux. — Constatations. — Instruction dans les cas ordinaires ou dans les cas de crimes ou délits flagrants.
Attributions et devoirs des commissaires de surveillance administrative considérés comme officiers de police judiciaire. — Attributions des commissaires spéciaux de police.

Coefficients.

Notions générales sur l'organisation et la composition des juridictions pénales. — Compétence des cours et des tribunaux ordinaires et de simple police. — *Compétence des tribunaux administratifs.*

*Transmission des procès-verbaux dressés par les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer*..... 3

11° LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER

*Lignes d'intérêt général et lignes d'intérêt local. — Chemins de fer industriels. — Lignes concédées et non concédées.*

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. — Ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. — *Décret du 9 mars 1889 concernant les trains légers.* — Modèle de cahier des charges d'une concession de chemins de fer d'intérêt général.

*Transport des matières dangereuses et des bestiaux.*

Organisation actuelle du Contrôle de l'État. — Attributions des différents fonctionnaires du Contrôle..... 6

Après la mise en vigueur de l'arrêté ministériel du 27 novembre 1894, la pratique permit de constater que certaines de ses dispositions entraînaient des conséquences fâcheuses.

Il en était ainsi notamment pour les instituteurs. On sait que la plupart des instituteurs satisfont à la loi sur le recrutement de l'armée en contractant l'engagement de servir dix ans dans l'Instruction publique.

Or cette période décennale ne devant généralement se terminer qu'après qu'ils ont atteint l'âge de trente ans, l'obligation pour eux d'avoir satisfait à la loi sur le recrutement les empêchait, dans la plupart des cas, de prendre part au concours. Ceux-là seuls pouvaient concourir, et ils sont rares, qui avaient accompli leurs trois années de service militaire ou ceux qui avaient été réformés ou placés dans les services auxiliaires de l'armée. Cette conséquence du décret du 2 juillet 1894 était aussi inique qu'injuste et contraire aux intérêts de l'Administration qui, parmi les instituteurs, ne se trouvait pour ainsi dire pouvoir recruter que des jeunes gens présentant un défaut de constitution physique ou ayant déjà profités de l'avantage d'une dispense de service purement gratuite, soit comme fils aîné de veuve, soit comme ayant un frère sous les drapeaux, tandis que la masse des autres, qui payaient, en quelque sorte, leur dispense partielle de deux années, par la signature de l'engagement décennal, était exclue. Il fallait remédier à cet état de choses et, dès qu'il fut signalé au Ministre, il prit une décision admettant les instituteurs à con-

courir, lorsque la date d'expiration de leur engagement décennal tombe dans l'année du concours ou dans l'année suivante.

Peu de temps après, l'Administration fut amenée à prendre en faveur des anciens officiers, des mesures analogues à celles qui avaient été adoptées pour les instituteurs.

On sait que la limite d'âge fixée par le décret du 2 juillet 1894 pour l'admission au concours des anciens officiers, était de cinquante ans. Or les jeunes gens qui se destinent à la carrière militaire ne commençant généralement leur service qu'à vingt ans, parfois même à vingt et un ans, ils ne pouvaient compter les trente ans de services nécessaires pour avoir droit à pension qu'à l'âge de cinquante ou cinquante et un ans. Il en résultait que, dans la plupart des cas, les anciens officiers ne pouvaient être admis à concourir. La limite d'âge de cinquante-quatre ans, admise autrefois par l'arrêté du 1er mars 1878, était trop longue, attendu que les commissaires, anciens officiers, qui étaient entrés en service à cinquante-quatre ou cinquante-cinq ans, ne comptaient pas les douze ans de services civils nécessaires pour leur constituer des droits à un supplément de pension, à l'âge de soixante-cinq ans, âge auquel la plupart d'entre eux ne pouvaient plus rendre que de médiocres services.

La limite d'âge de cinquante ans était trop courte où plutôt trop « juste », on vient de le voir.

Il restait un moyen terme, c'eût été d'adopter l'âge de cinquante et un ans ou cinquante-deux ans, mais, des propositions faites dans ce sens au Conseil d'État ayant échoué au moment où le projet du décret du 2 juillet 1894 avait été soumis à cette assemblée, il était à prévoir qu'elle repousserait de même les nouvelles propositions que l'Administration aurait présentées en vue d'obtenir cette modification.

Le Ministre prit alors le seul parti qui paraissait devoir concilier tous les intérêts et réunir tous les suffrages, il soumit au Conseil d'État un projet de décret modifiant le 4e paragraphe de l'article 1er du décret du 2 juillet 1894 et portant que la limite d'âge de cinquante ans était applicable non seulement aux officiers retraités, mais aussi à ceux qui devaient réunir les conditions pour avoir droit à la retraite dans l'année du concours ou dans la suivante.

La nomination de ces derniers ne pouvait avoir lieu qu'après la liquidation de leur pension de retraite.

Ce projet de décret fut adopté par le Conseil d'État et signé par le Président de la République, le 16 septembre 1897. Les conditions du recrutement des commissaires paraissaient définitivement établies sur des bases fixes, bien en rapport avec la législation actuelle, lorsqu'une loi du 31 décembre 1897 vint élargir très notablement les limites dans lesquelles pouvait avoir lieu le cumul d'une pension militaire et d'un traitement civil; elle autorisait ledit cumul jusqu'à concurrence d'une somme totale, pension et traitement réunis, de 6.000 francs.

Par cette disposition nouvelle, les officiers en retraite voyaient

revivre les avantages qu'ils retiraient autrefois de leur nomination a un emploi de commissaire, et il était vraisemblable qu'un certain nombre d'entre eux tenterait d'en profiter.

L'Administration, à qui l'expérience avait démontré qu'ils rendaient de réels services dans ces fonctions, avait tout intérêt à leur en faciliter l'accès, et elle se trouvait dès lors tout naturellement conduite à modifier le décret existant du 2 juillet 1894, pour en revenir au régime de l'arrêté du 10 février 1878, en ce qui concernait les avantages faits aux candidats de cette catégorie.

Mais la proportion des emplois qui leur étaient réservés, deux tiers des places mises au concours, était excessive, ainsi que l'ont établi les résultats de plusieurs concours où le nombre des candidats militaires admis à la suite des épreuves ne fut pas même égal à celui des places qui leur étaient réservées, alors que le chiffre des candidats civils ayant obtenu assez de points pour être déclarés admissibles dépassait notablement le tiers des admissibilités à prononcer. Il en résultait que, la plupart du temps, les anciens officiers ayant atteint le minimum obligatoire étaient tous admis, alors que des candidats civils ayant obtenu plus de points qu'eux se trouvaient écartés. On ne pouvait revenir à ces errements : car, s'il paraissait utile d'introduire à nouveau l'élément militaire dans le recrutement des commissaires, c'était évidemment à la condition que les qualités d'ensemble de ses représentants fussent comparables à celles des candidats civils.

Le 17 septembre 1898, un projet de décret modifiant celui du 2 juillet 1894, en vue de faciliter aux anciens officiers l'entrée dans les fonctions de commissaire de surveillance, fut soumis à l'examen du Conseil d'État. Il réduisait au quart seulement des places disponibles celles qui seraient réservées aux anciens militaires, rétablissait les deux listes d'admissibilité de 1878, mais spécifiait que l'insuffisance de candidats d'une catégorie profitait à l'autre.

Les officiers pouvaient concourir soit au titre civil, soit au titre militaire. La nomination des candidats admissibles commençait par le premier de la liste militaire.

Les dispositions de ce projet de décret furent adoptées et constituèrent le décret du 15 mars 1899, reproduit ci-après, qui régit actuellement l'admission dans le corps des commissaires de surveillance administrative.

DÉCRET DU 15 MARS 1899 DÉTERMINANT LES CONDITIONS A REMPLIR PAR LES CANDIDATS A L'EMPLOI DE COMMISSAIRE DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE DES CHEMINS DE FER.

ARTICLE PREMIER. — Les articles 1er et 3 du décret du 2 juillet 1894, modifié par le décret du 16 septembre 1897, sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Article premier.* — Le personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer se recrute par la voie du concours.

« Les conditions du concours, ainsi que la liste des candidats admis à y prendre part, sont arrêtées par le Ministre.

« Le nombre des places mises au concours est limité à celui des places disponibles ou devant le devenir dans le cours de l'année.

« Le quart de ces places est réservé aux officiers retraités des armées de terre et de mer.

« Les candidats doivent être Français et avoir vingt-cinq ans au moins et trente ans au plus le 1er janvier de l'année où a lieu le concours. Toutefois la limite d'âge de trente ans est reportée à trente-cinq ans pour les agents du Ministère des Travaux publics comptant au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite.

« La limite d'âge est fixée à cinquante ans pour les officiers des armées de terre et de mer retraités et pour ceux qui doivent réunir les conditions exigées pour avoir droit à la retraite dans l'année du concours ou dans la suivante. La nomination de ces derniers ne peut avoir lieu qu'après la liquidation de leur pension de retraite.

« Nul ne peut être admis à concourir plus de trois fois.

« *Art.* 2. — Il est dressé deux listes d'admissibilité par ordre de mérite : l'une comprend les candidats officiers retraités, et l'autre les candidats ne rentrant pas dans cette catégorie. Ces listes sont approuvées par le Ministre, qui pourvoit aux emplois vacants, en suivant l'ordre du classement, à raison d'un candidat de la première liste pour trois de la seconde.

« En cas d'insuffisance du nombre des admissibles, dans l'une des catégories, le Ministre peut pourvoir aux vacances à l'aide des admissibles de l'autre liste.

« Les officiers en retraite peuvent choisir la catégorie dans laquelle ils désirent concourir. Leur déclaration doit être adressée au Ministre avant le concours, et, une fois les opérations commencées, ils ne peuvent revenir sur leur option. En l'absence de déclaration à cet égard, ils sont classés au titre militaire.

« *Art.* 3. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret. »

Les conditions et le programme du concours restent déterminés par l'arrêté du 27 novembre 1894.

Nota. — On ne parlera pas ici de la composition de la Commission chargée d'établir, à la suite du concours, la liste d'admissibilité à l'emploi de commissaire de surveillance administrative.

La composition de cette Commission ayant été, jusqu'à l'arrêté du 12 octobre 1899, la même pour les concours d'inspecteurs et de commissaires, cette question est traitée au chapitre des *Inspecteurs*.

## SECTION II

## NOMINATION ET FORMALITÉS PRÉCÉDANT L'ENTRÉE EN FONCTIONS

### § 1. — Nomination

Les candidats déclarés admissibles à l'emploi de commissaire de surveillance administrative à la suite du concours sont nommés par arrêté ministériel, d'après l'ordre rigoureux du classement, et affectés à un poste, au fur et à mesure des vacances qui se produisent. Avant de procéder à la nomination d'un candidat, l'Administration l'invite généralement à exercer son choix sur les postes vacants au moment où son tour arrive. Il est tenu compte des résidences choisies dans la mesure où les circonstances le permettent.

Lorsqu'un poste vacant est demandé à la fois par un candidat à nommer et par un commissaire déjà en fonctions, c'est naturellement à ce dernier qu'il est attribué.

Les candidats sont avisés de leur nomination par une décision ministérielle qui les invite à se présenter au directeur du contrôle du réseau auquel ils sont affectés pour recevoir les instructions nécessaires à leur installation. Le directeur du contrôle leur remet à ce moment leur commission, c'est-à-dire le titre officiel en vertu duquel ils sont appelés à exercer leurs fonctions.

La lettre de nomination stipule, s'il y a lieu, que le nouveau commissaire subira la retenue du premier douzième de son traitement pour le service des pensions civiles [1].

Pour se rendre à leur poste, ils jouissent du droit de cir-

[1] Les jeunes gens qui appartiennent déjà à une Administration, tels que les instituteurs, et qui ont déjà subi cette retenue à leur entrée dans l'Administration qu'ils quittent, n'ont pas à verser de

culation gratuite sur le réseau auquel ils sont attachés en présentant leur lettre de nomination ou leur commission[1].

S'ils ont à emprunter des réseaux intermédiaires, ils n'ont pas droit à la gratuité du parcours sur ces réseaux ; ils peuvent seulement, par l'intervention du directeur du contrôle de leur réseau, obtenir la faveur d'un permis de circulation pour se rendre à leur poste.

## § 2. — Formalités antérieures a l'entrée en fonctions

*a*) **Visites officielles.** — Avant de prendre possession de leur service, les nouveaux commissaires doivent rendre visite aux magistrats ou chefs d'administration avec lesquels ils peuvent avoir des relations de service[2].

Ils sont tenus de se présenter :

1° Chez le procureur de la République et chez son substitut, sous la surveillance desquels ils sont spécialement placés comme officiers de police judiciaire ;

2° Chez le préfet du département de leur résidence et chez le sous-préfet de l'arrondissement ;

3° Chez les membres du tribunal devant lesquels ils ont à prêter serment.

En dehors de ces visites obligatoires, il paraît convenable qu'ils rendent visite également :

1° Aux ingénieurs, contrôleurs généraux et inspecteurs de l'exploitation commerciale, sous les ordres desquels ils se trouvent placés, mais bien entendu dans le cas seulement où ces fonctionnaires habitent soit la même ville qu'eux, soit une localité rapprochée sur leur réseau ;

2° Chez les divers fonctionnaires de leur résidence, tels que maire, adjoint, commissaire de police, etc., etc.

Ces diverses visites doivent se faire naturellement en tenue civile.

nouveau le premier douzième du traitement de commissaire. Ils subissent seulement chaque mois, comme tous les fonctionnaires, la retenue de 5 0/0 pour le service des pensions civiles.

[1] Circulaire ministérielle des 17-21 janvier 1853.

[2] Circulaire du 18 août 1857.

## SECTION III

### § 1. — Cadre

On sait que les commissaires de surveillance administrative sont répartis en quatre classes, depuis que le décret du 22 juin 1855 a supprimé les sous-commissaires de surveillance et décidé qu'ils prendraient le titre de commissaires de 4e classe.

Cette décision a été maintenue par le décret du 2 juillet 1894 qui régit actuellement la matière.

L'article 6 de ce décret fixait comme suit la proportion des emplois de 1re et de 4e classe :

Commissaires de 1re classe : 1/6 au plus du cadre total
— de 4e — : 2/6 au moins du cadre total

Cette proportion a été modifiée en dernier lieu par le décret du 15 février 1896 qui l'a réglée de la manière suivante :

Commissaires de 1re classe : 1/4 au plus du cadre total
— de 4e — : 1/4 au moins du cadre total

D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics*, le cadre de l'activité comprenait en 1902, 340 commissaires de surveillance[1] répartis comme suit dans les différentes classes, savoir :

| | |
|---|---|
| Commissaires de 1re classe | 103 |
| — de 2e — | 80 |
| — de 3e — | 75 |
| — de 4e — | 82 |
| Total | 340 |

A la même époque le nombre des postes de commissaires était

[1] Y compris les commissaires en service détaché : 13, en Algérie ; 5, dans les autres services.

de 342[1]. Ce chiffre varie peu, il est cependant, chaque année, modifié, en plus ou en moins, de une ou deux unités, par suite des créations ou suppressions nécessitées par les besoins du service.

## § 2. — Avancement

Aux termes de l'article 5 du décret du 2 juillet 1894, les commissaires débutent nécessairement par la 4e classe : nul ne peut être élevé à la classe supérieure, s'il ne compte au moins trois ans dans la classe immédiatement inférieure.

La liste des commissaires susceptibles d'être élevés à la classe supérieure est établie, tous les ans, au mois de janvier et dressée d'après les propositions du directeur du contrôle de chaque réseau. L'avancement n'est donc accordé qu'à ceux qui ont été l'objet de notes[2] suffisamment bonnes, et le nombre des avancements dépend à la fois des vacances dans chaque classe et du chiffre des crédits mis, chaque année, à la disposition de l'Administration.

Les commissaires particulièrement bien notés, et qui comptent trois années de grade dans la classe supérieure peuvent être promus[3] au grade d'inspecteur particulier de 2e classe.

[1] Dans le calcul de ce nombre il a été tenu compte de ce fait qu'il existe 21 postes communs dans lesquels les titulaires sont attachés à la fois soit au contrôle de deux réseaux, soit au contrôle d'un réseau et à l'inspection du réseau de l'État; ces postes sont les suivants, savoir :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2 | postes à | Paris-Montparnasse, | Réseaux de l'Ouest et de l'État | |
| 3 | — | Orléans, | Réseaux d'Orléans et de l'État | |
| 1 | — | Blois, | — | — |
| 1 | — | Vendôme, | — | — |
| 3 | — | Tours, | — | — |
| 1 | — | Château-du-Loir, | — | — |
| 1 | — | Saumur, | — | — |
| 2 | — | Angers-Saint-Laud. | — | — |
| 2 | — | Nantes, | — | — |
| 2 | — | Angoulême, | — | — |
| 1 | — | Gannat, | Réseaux d'Orléans et de P.-L.-M. | |
| 1 | — | Bordeaux-Saint-Jean, | Réseaux de l'État et du Midi | |
| 1 | — | Cette, | Réseaux du Midi et de P.-L.-M. | |
| | | Total..... | | 21 postes |

[2] Les feuilles signalétiques des commissaires de surveillance sont arrêtées en conférence au 1er degré par les ingénieurs et les inspecteurs; au 2e degré, par les ingénieurs en chef et le contrôleur général; ce dernier les transmet au directeur du contrôle.

[3] Décret du 30 mai 1895, art. 12.

Remarque générale. — Les cadres du personnel des différents services du contrôle, les résidences des fonctionnaires et agents autres que les chefs de service et l'étendue des circonscriptions, la répartition entre les agents des affaires ressortissant à chaque contrôle et les prescriptions concernant l'exécution du service sont fixés par le Ministre des Travaux publics.

Aucun fonctionnaire ou agent attaché au service du contrôle d'une compagnie ne peut être autorisé à entrer dans cette compagnie s'il n'a cessé de la contrôler depuis cinq ans au moins.

Aucun fonctionnaire ou agent ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi, s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins.

## CHAPITRE II

## CONTROLEURS SPÉCIAUX

---

### SECTION I

### CONTROLEURS-COMPTABLES

Les contrôleurs-comptables ont été institués par l'arrêté ministériel du 20 mai 1893[1], réorganisant le service du contrôle des chemins de fer d'intérêt général. Ils ont été maintenus dans l'organisation prévue par le décret du 30 mai 1895, sur le contrôle des chemins de fer, actuellement en vigueur.

**Recrutement.** — Ces agents sont recrutés à la suite d'un concours, dont le programme et les conditions sont arrêtés par le Ministre des Travaux publics, parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines et parmi les agents des compagnies de chemins de fer, employés dans un service de comptabilité depuis sept années au moins.

**Répartition dans les services.** — Ils sont répartis dans chacun des services du contrôle de la voie et des bâtiments, du contrôle de l'exploitation technique et du contrôle de l'exploitation commerciale, aussi bien dans les services centraux que dans les services locaux; ils sont sous les ordres des chefs de service, qui les mettent au besoin à la disposition des ingénieurs et inspecteurs.

[1] Art. 8, 10, 11 et 14.

Un contrôleur-comptable est spécialement attaché à chacun des chefs de service.

**Conditions d'admissibilité à l'emploi de contrôleur-comptable.** — Ainsi qu'il vient d'être dit, les contrôleurs-comptables sont recrutés à la suite d'un concours[1].

Le programme et les conditions du concours ont été fixés par un arrêté ministériel en date du 21 septembre 1895.

D'après les dispositions de cet arrêté, les candidats n'ayant pas de services publics antérieurs comptant pour la retraite ne peuvent être admis à concourir, s'ils ont plus de trente-quatre ans révolus.

Les candidats ayant des droits acquis à une pension de retraite dans une administration de chemins de fer ne sont pas soumis à cette limite d'âge.

Les candidats autorisés à concourir sont convoqués à Paris devant la Commission qui procède à leur examen.

Les épreuves ont lieu aux époques déterminées par le Ministre des Travaux publics (Un avis inséré au *Journal Officiel* fait connaître la date du concours).

Les demandes des candidats doivent être adressées au Ministre deux mois avant l'époque fixée pour l'ouverture du concours.

Les demandes des conducteurs des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines doivent parvenir au Ministère des Travaux publics par la voie hiérarchique, accompagnées de l'avis des chefs de service sur l'aptitude des candidats à remplir les fonctions qu'ils sollicitent, ainsi que d'un résumé de leurs états de services et des notes signalétiques obtenues par eux lors de la dernière inspection générale.

Les demandes des agents des compagnies de chemins de fer doivent faire connaître les noms, prénoms, domicile et adresse du candidat.

Chaque demande doit être accompagnée des pièces suivantes :

1° L'acte de naissance du candidat, et, s'il y a lieu un certificat authentique établissant qu'il possède la qualité de Français ;

2° Un extrait du casier judiciaire ;

3° Un certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire du lieu de résidence du candidat ;

4° Un certificat dûment légalisé d'un médecin agréé par le préfet du département où réside le candidat, attestant qu'il est d'une bonne constitution et exempt de toute infirmité le rendant impropre au service actif ;

5° Un acte constatant qu'il a satisfait à la loi sur le recrutement ;

6° Une note faisant connaître les antécédents du candidat et les

[1] Décret du 30 mai 1895, art. 13.

études auxquelles il s'est livré, avec les diplômes ou certificats qu'il a obtenus (des copies authentiques de ces pièces doivent être jointes au dossier);

7° Un certificat du directeur de la compagnie à laquelle appartient le candidat, établissant que ce candidat est employé depuis sept ans au moins dans un service de comptabilité de cette compagnie.

Les demandes sont instruites par une Commission d'examen nommée par le Ministre et siégeant à Paris, au Ministère des Travaux publics. Cette Commission comprend : 1 directeur de contrôle, président; 2 chefs de service de contrôles; 1 inspecteur des finances et 1 ingénieur ordinaire attaché à un contrôle, secrétaire.

La Commission adresse au Ministre un rapport résumant l'instruction des demandes : le Ministre des Travaux publics, sur le vu de ce rapport et après examen des états de service et des antécédents des candidats, arrête la liste de ceux qui sont admis à concourir et fait connaître aux candidats, par lettres individuelles, s'ils sont autorisés ou non à prendre part au concours.

Les épreuves consistent en compositions écrites et examens oraux qui portent sur les connaissances ci-après, savoir :

Compositions écrites :

1° Rédaction d'un rapport sur affaires de service;
2° Arithmétique et comptabilité;
3° Notions d'exploitation commerciale.

Examens oraux :

1° Législation des chemins de fer;
2° Notions d'exploitation des chemins de fer[1];

Les compositions écrites se font sous la surveillance de l'un des membres de la Commission d'examen, qui les recueille et les adresse avec le procès-verbal de la séance au président de la Commission. Celle-ci procède d'urgence à la correction et à l'examen en commun des épreuves écrites.

Les épreuves orales ont lieu sous la direction du président devant la Commission tout entière. Les candidats autorisés à prendre part au concours peuvent y assister.

Le classement d'ensemble des candidats est arrêté par la Commission et transmis par son président au Ministre des Travaux publics avec un rapport sur les opérations de la Commission, auquel sont jointes les compositions écrites des candidats. Ce rapport fait connaître la liste des candidats que la Commission propose d'admettre à l'emploi de contrôleur-comptable.

L'admissibilité des candidats est prononcée par le Ministre des Travaux publics, d'après la liste arrêtée par la Commission d'examen.

[1] Voie, matériel, exploitation technique.

**Nomination.** — Le Ministre choisit sur cette liste pour chaque emploi vacant, et jusqu'à ce que la liste soit épuisée, le candidat qui lui paraît le plus apte à remplir cet emploi en raison des nécessités du service et eu égard aux conditions prescrites par l'article 18, paragraphe 2, du décret du 30 mai 1895 aux termes duquel aucun fonctionnaire ou agent ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi, s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins.

**Cadre.** — Aux termes du décret du 30 mai 1895 (art. 14), les contrôleurs-comptables sont répartis en quatre classes [1].

**Avancement.** — Les contrôleurs-comptables débutent par la 3e classe et ne peuvent passer à une classe supérieure qu'après trois années de service dans la classe inférieure.

**Maintien en fonctions.** — Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

**Effectif des contrôleurs-comptables.** — D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics*, le cadre de l'activité comprenait en 1902, 67 contrôleurs-comptables, répartis comme suit dans les différentes classes, savoir :

| | |
|---|---|
| Contrôleurs-comptables principaux | 1 |
| — — de 1re classe | 8 |
| — — de 2e — | 49 |
| — — de 3e — | 9 |
| Total | 67 |

[1] Un décret du 10 décembre 1900, modifiant celui du 30 mai 1895, a créé la classe des contrôleurs-comptables principaux.

## SECTION II

## CONTROLEURS DU TRAVAIL

Comme les contrôleurs-comptables, les contrôleurs du travail ont été institués par l'arrêté du 20 mai 1893[1] et maintenus dans l'organisation prévue par le décret du 30 mai 1895 sur le contrôle des chemins de fer.

**Recrutement.** — Aux termes de l'article 3 du décret du 11 mars 1902, qui a abrogé l'article 15 du décret du 30 mai 1895, ces fonctionnaires sont recrutés, à la suite d'un concours dont le programme et les conditions sont arrêtées par le Ministre des Travaux publics, parmi les agents ou anciens agents des services actifs des compagnies ou du réseau de l'État, ayant été commissionnés pendant cinq ans au moins.

**Répartition dans les services.** — Aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 15 avril 1902, les contrôleurs du travail sont attachés, les uns au bureau de l'ingénieur en chef du contrôle du travail, les autres aux différents arrondissements de contrôle.

**Conditions d'admissibilité à l'emploi de contrôleur du travail.** — Les contrôleurs du travail sont recrutés à la suite d'un concours dont le programme et les conditions ont été fixés par l'arrêté ministériel du 2 juin 1902.

D'après les dispositions de cet arrêté, les candidats doivent être âgés de vingt-huit ans au moins et de trente-quatre ans au plus dans le cours de l'année où ils seront admis à concourir. Toutefois, la limite ci-dessus indiquée est reculée jusqu'à trente-neuf ans pour les conducteurs des ponts et chaussées et contrôleurs des mines qui, en outre de cinq ans de services comme agents commissionnés dans une compagnie ou au réseau de l'État, compteraient au moins cinq années de services à l'État.

Les épreuves ont lieu aux époques déterminées par le Ministre

[1] Art. 8, 9, 11 et 14.

des Travaux publics (un avis inséré au *Journal Officiel* fait connaître la date du concours).

Les demandes des candidats doivent être adressées au Ministre des Travaux publics deux mois au moins avant l'époque fixée pour l'ouverture du concours.

Chaque demande fait connaître les nom, prénoms, domicile et adresse du candidat.

Elle doit être accompagnée des pièces suivantes :

1° L'acte de naissance du candidat et s'il y a lieu, un certificat authentique établissant qu'il possède la qualité de Français;

2° Un extrait du casier judiciaire ;

3° Un certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire du lieu de la résidence du candidat;

4° Un certificat dûment légalisé, d'un médecin agréé par le préfet du département où réside le candidat, attestant qu'il est d'une bonne constitution et exempt de toute infirmité le rendant impropre au service actif ;

5° Un acte constatant qu'il a satisfait à la loi sur le recrutement ;

6° Une note signée du candidat faisant connaître ses antécédents et les études auxquelles il s'est livré, ainsi que ses domiciles successifs, s'il y a lieu ; et notamment la durée et la nature des emplois du candidat dans une compagnie ou au réseau de l'État ;

7° Les diplômes, brevets ou certificats qui auraient pu être délivrés au candidat ou des copies certifiées de ces pièces;

8° Une pièce authentique, dûment légalisée, établissant que le candidat a été commissionné pendant cinq ans au moins dans une compagnie de chemins de fer ou au réseau de l'État;

9° Enfin l'indication du centre de circonscription dans lequel le candidat désire subir les épreuves écrites du concours.

Les demandes sont instruites par une Commission d'examen nommée par le Ministre et siégeant à Paris au Ministère des Travaux publics. Cette Commission comprend : l'ingénieur en chef, chef du service du contrôle du travail, président ; deux ingénieurs ordinaires attachés à un contrôle technique, et un chef de bureau de la division du personnel du Ministère des Travaux publics.

La Commission adresse au Ministre un rapport résumant l'instruction des demandes. Le Ministre des Travaux publics, sur le vu de ce rapport et après examen des états de service et des antécédents des candidats, arrête la liste de ceux qui sont admis à concourir, et fait connaître aux candidats par lettres individuelles, s'ils sont autorisés ou non à prendre part au concours.

Les épreuves consistent en compositions écrites et examens oraux qui portent sur les connaissances énumérées dans le programme cité plus loin et dont la valeur est fixée par les coefficients inscrits en regard.

*Épreuves écrites*

| | Coefficients. |
|---|---|
| Composition sur une question se rattachant à la réglementation du travail des agents de chemins de fer et à la législation générale sur les accidents du travail | 10 |
| Cette composition sera également jugée au point de vue de la connaissance de la langue française | 5 |
| Composition sur une question relative à l'exploitation des chemins de fer | 5 |
| Total | 20 |

*Épreuves orales*

| | |
|---|---|
| Réglementation du travail des agents de chemins de fer | 12 |
| Notions générales sur la réglementation du travail dans l'industrie (Décret-loi du 9 septembre 1848 ; lois du 2 novembre 1892 et du 30 mars 1900) | 3 |
| Éléments de droit pénal relatif à la répression des délits et des contraventions, à la réglementation du travail des agents de chemins de fer | 5 |
| Éléments d'hygiène industrielle | 5 |
| Notions élémentaires concernant la voie, le matériel et l'exploitation des chemins de fer | 10 |
| Le jury attribuera en outre à chaque candidat une note dans laquelle il tiendra compte tant de ses antécédents dans la pratique de l'exploitation des chemins de fer, que des garanties qu'il présente pour exercer avec autorité les fonctions de contrôleur du travail | 15 |
| Total | 50 |

Afin d'arriver à une appréciation exacte du mérite relatif des candidats, il est attribué à chaque épreuve du programme ci-dessus une note exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20 et qui ont respectivement les significations ci-après :

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | 0. | Néant. |
| | 1. | 2. | Très mal. |
| 3. | 4. | 5. | Mal. |
| 6. | 7. | 8. | Médiocrement. |
| 9. | 10. | 11. | Passablement. |
| 12. | 13. | 14. | Assez bien. |
| 15. | 16. | 17. | Bien. |
| | 18. | 19. | Très bien. |
| | | 20. | Parfaitement. |

Chacune de ces notes est multipliée par le coefficient exprimant la valeur relative de l'épreuve à laquelle elle se rapporte ; la somme de ces produits forme le total des points obtenus pour l'ensemble des épreuves.

Les candidats ne peuvent avoir à leur disposition, pendant la durée des épreuves, ni livres, ni brochures, ni notes.

Le concours consiste dans deux examens. Le premier, comportant les épreuves écrites, a lieu dans l'une des villes ci-après : Paris, Tours, Dijon, Nancy, Lille, Rouen, le Mans, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Marseille et Lyon; le second, comprenant les épreuves orales, est subi à Paris.

Les compositions du premier degré se font sous la surveillance d'un fonctionnaire désigné à cet effet par le Ministre des Travaux publics; ce fonctionnaire recueille les compositions et les adresse avec le procès-verbal de la séance au président de la Commission. Celle-ci procède d'urgence à la correction et à l'examen en commun des épreuves écrites.

Elle en rend compte au Ministre, qui arrête sur ses propositions la liste des candidats admis à subir les épreuves du second degré.

Sont seuls admis à ces dernières épreuves les candidats qui ont obtenu au moins 220 points pour l'ensemble des compositions écrites et au moins la note 10 pour chacune des épreuves.

Les épreuves du second degré ont lieu à Paris sous la direction du président devant la Commission tout entière. Les candidats autorisés à prendre part au concours peuvent y assister.

Le classement d'ensemble des candidats admis à prendre part aux épreuves du second degré, est arrêté par la Commission et transmis par son président au Ministre des Travaux publics, avec un rapport sur les opérations de la Commission auquel sont jointes les compositions écrites des candidats. Ce rapport fait connaître la liste des candidats que la Commission propose d'admet à l'emploi de contrôleur du travail.

Cette liste d'admissibilité est dressée par ordre de mérite, d'après les résultats des examens, mais nul ne peut y être porté s'il n'a obtenu :

1° Au moins la note 10 pour chacune des épreuves;

2° Au moins le nombre 910 pour somme totale des points calculée comme il est dit à l'article 5.

L'admissibilité des candidats à l'emploi de contrôleur du travail est prononcée par le Ministre des Travaux publics, d'après la liste arrêtée par la Commission d'examen.

**Nomination.** — Le Ministre choisit sur cette liste, pour chaque emploi vacant, et jusqu'à ce que la liste soit épuisée, le candidat qui lui paraît le plus apte à remplir cet emploi en raison des nécessités du service et eu égard aux conditions prescrites par l'article 18, paragraphe 2 du décret du 30 mai 1895, aux termes duquel aucun fonctionnaire ou agent ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi, s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq années au moins.

**Programme des connaissances exigées des candidats :**

I. — RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL DES AGENTS DES CHEMINS DE FER

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Loi du 9 septembre 1848[1], relative aux heures du travail dans les usines et manufactures, et règlement d'administration publique rendus pour l'exécution de cette loi.

Loi du 22 février 1851 relative aux contrats d'apprentissage.

Loi du 27 décembre 1890[2] sur le contrat de louage de services et sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies.

Loi du 2 novembre 1892 sur le travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans les établissements industriels et règlements d'administration publique rendus pour l'exécution de cette loi. (Modifiée par la loi du 30 mars 1900).

Loi du 12 juin 1893, relative à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs dans les établissements industriels et règlements d'administration publique rendus pour l'application de cette loi.

Loi du 27 décembre 1895, concernant les caisses de retraites, de secours et de prévoyance fondées au profit des employés et ouvriers.

Loi du 1er avril 1898 sur les Sociétés de secours mutuels.

Loi du 9 avril 1898[3], concernant la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.

Loi du 30 mars 1900, portant modification de la loi du 2 novembre 1892 sur le travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans les établissements industriels.

Ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par décret du 1er mars 1901, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Décret du 11 novembre 1902, portant organisation du contrôle du travail des agents de chemins de fer.

Arrêté ministériel du 4 novembre 1899 sur la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs, modifié par l'arrêté ministériel du 20 mai 1902.

Arrêté ministériel du 4 novembre 1899 sur la durée du travail et des repos des agents des trains.

Arrêté ministériel du 23 novembre 1899 sur la durée du travail et des repos des agents des gares, stations et haltes dont le service peut intéresser la sécurité des trains et des manœuvres.

Arrêté ministériel du 10 octobre 1901 sur la durée du travail et des repos des agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies, et des gardes-sémaphores, bloqueurs, aiguilleurs de pleine voie, gardes-barrières en faction permanente aux barrières.

[1] Modifiée par la loi du 30 mars 1900.
[2] Modifiée par la loi du 10 avril 1902.
[3] Modifiée par la loi du 22 mars 1902.

II. — ÉLÉMENTS DE DROIT PÉNAL RELATIFS A LA RÉPRESSION DES DÉLITS ET CONTRAVENTIONS ET A LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL DES AGENTS DE CHEMINS DE FER.

Du délit en général.
Distinction des crimes, délits et contraventions.
Action publique et action civile.
Police judiciaire. Officiers de police judiciaire.
Procès-verbaux. Instruction.
Des juridictions pénales. Voies de recours.

III. — ÉLÉMENTS D'HYGIÈNE INDUSTRIELLE

1° *Atmosphère du travail. — Aérage et ventilation.* — Dangers de l'air confiné. — Nécessité de l'aérage et de la ventilation. — Conditions et modes de leur établissement dans les locaux et ateliers occupés par les agents de chemins de fer.

*Vapeur, gaz et poussières mêlées à l'air.* — Dangers, suivant leur nature, des gaz et vapeurs (irrespirables, irritants, toxiques). Des poussières (minérales, végétales, animales). Moyens divers d'atténuer ou d'enlever ces dangers, suivant les cas (absorption, ventilation générale ou spéciale, *per ascensum* ou *per descensum;* hottes, cheminées d'appel, ventilateurs, désinfection).

*Action de la chaleur et du froid.* — Règles d'hygiène applicables.

2° *Hygiène générale des établissements industriels.* — Conditions d'établissement, au point de vue hygiénique, des fosses d'aisances, des évacuations d'eaux résiduaires, des distributions d'eau potable. Qualité que doit présenter l'eau potable.

Dispositions de nature à éviter les incendies et à prémunir contre leur propagation.

3° *Accidents du travail.* — Notions sur les accidents produits par les machines et mécanismes. Brûlures. Plaies simples ou contuses. Plaies par arrachement. Fractures. Premiers soins à donner en cas d'accident.

IV. — NOTIONS ÉLÉMENTAIRES CONCERNANT LA VOIE, LE MATÉRIEL ET L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

1° *Notions sur la voie.* — Ensemble de la voie de fer. Ballast. Traverses. Rails de différents types. Attaches des rails. Éclisses. Changements de voie simples et doubles. Traversées. Traversées-jonctions. Plaques tournantes. Ponts tournants. Chariots roulants. Taquets et blocs d'arrêt.

Passages à niveau. Passages inférieurs. Passages supérieurs. Passages souterrains.

Dispositions spéciales de la voie sur les ouvrages métalliques.

Bifurcations. Raccordements.

Organisation générale d'une gare. Voies principales. Voies de service.

Trottoirs. Quais. Halles à marchandises.

Remises de machines. Alimentation d'eau. Grues hydrauliques.

2° *Notions sur le matériel.* — Notions sur le matériel moteur et roulant. Locomotives. Tenders. Voitures à voyageurs. Appareils d'éclairage et de chauffage. Système d'intercommunication. Wagons à marchandises. Essieux. Roues. Bandages. Châssis. Ressorts de suspension. Boîtes à graisse. Plaques de garde. Barres d'attelage et chaînes de sûreté. Tampons. Ressorts de choc et de traction. Freins. Freins continus à vide et à air comprimé. Automaticité de certains systèmes de freins continus.

3° *Notions sur l'exploitation.* — Code des signaux. Signaux de la voie : signaux fixes et signaux mobiles ; signaux détonants. Signaux des trains et des machines. Principe et but des enclenchements.

Circulation à double voie. Circulation à voie unique. Circulation temporaire à voie unique sur une ligne à double voie.

Cantonnement ou block-system. Cloches électriques. Bâton-pilote.

Différentes sortes de trains. Trains rapides et express. Trains poste. Trains omnibus. Trains mixtes. Trains légers. Trains réguliers. Trains facultatifs. Trains spéciaux. Trains de matériaux et de ballast.

Tableaux graphiques de la marche des trains.

*Organisation du service de l'exploitation.* — Service des gares et stations. Fonctions des agents des gares. Service des trains. Fonctions des agents des trains ; roulement de ces agents.

*Organisation du service de la traction.* — Dépôts et réserves ; fonctions des agents des dépôts et des réserves ; fonctions des mécaniciens et chauffeurs ; roulement de ces agents.

Entretien et réparation du matériel. Organisation des ateliers. Moteurs ; transmissions, machines-outils ; engins de levage.

Mesures de protection contre les accidents des ateliers, notamment dans l'emploi des machines-outils et de l'électricité dynamique.

**Cadre.** — Aux termes du décret du 11 mars 1902 (art. 4) les contrôleurs du travail sont répartis en trois classes.

**Avancement.** — Les contrôleurs du travail ne peuvent passer à une classe supérieure qu'après trois années de services dans une classe inférieure.

**Maintien en fonctions.** — Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

**Effectif des contrôleurs du travail.** — D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics* le cadre de l'activité comprenait en 1902, 14 contrôleurs du travail, répartis comme suit dans les différentes classes, savoir :

| | |
|---|---|
| Contrôleurs de 2e classe | 4 |
| — de 3e — | 10 |
| Total | 14 |

## CHAPITRE III

# INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER

---

## SECTION I

## RECRUTEMENT

### § 1. — Historique

Les inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer ont remplacé les commissaires royaux institués près les compagnies de chemins de fer par l'article 51 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. L'arrêté ministériel du 20 mars 1848, qui supprimait les commissaires royaux et créait les inspecteurs, se bornait à diviser ces derniers en deux classes: inspecteurs principaux et inspecteurs particuliers. Ce n'est que quatre ans après[1], qu'un décret du 26 juillet 1852 vint jeter les bases de l'organisation du corps et indiquer les attributions[2] et les conditions du recrutement de ces fonctionnaires.

Aux termes de l'article 4, les inspecteurs principaux étaient pris parmi les inspecteurs particuliers ayant deux années au moins de service en cette qualité ou parmi les fonctionnaires de l'ordre civil ou militaire comptant la même durée de service.

Les inspecteurs particuliers étaient recrutés au choix parmi les commissaires de surveillance ou parmi les personnes paraissant

[1] Entre temps, un arrêté du 22 septembre 1848 avait supprimé les inspecteurs principaux qui furent rétablis par le décret du 26 juillet 1852.

[2] Une circulaire du 4 août 1852 est venue commenter et expliquer l'organisation prévue par le décret du 26 juillet 1852, en ce qui concerne les attributions des inspecteurs de l'exploitation commerciale.

présenter les capacités voulues pour exercer ces fonctions. Il n'y avait à ce moment ni examen ni concours pour l'admission à l'emploi.

D'après l'article 5, les inspecteurs étaient nommés et révoqués par le Ministre. Cet état de choses dura jusqu'en 1878, époque à laquelle l'Administration jugea nécessaire d'introduire dans les conditions du recrutement le principe de l'admission par concours. Ce fut l'objet de l'arrêté du 10 février 1878, pris « en attendant qu'il ait pu être statué par un règlement d'administration publique ».

Il stipulait que les inspecteurs principaux étaient choisis exclusivement parmi les inspecteurs particuliers comptant au moins trois ans de service en cette qualité.

Les inspecteurs particuliers étaient recrutés pour moitié parmi les commissaires de surveillance administrative de première classe comptant au moins trois années de service dans cette classe et pour moitié au concours.

Ce dernier mode de recrutement constituait évidemment une innovation importante qui allait relever le niveau d'instruction de ce personnel chargé de fonctions devenant chaque jour plus difficiles et exigeant des connaissances trop approfondies et trop spéciales pour se rencontrer toujours à un degré suffisant chez des personnes étrangères à l'Administration, qui ne s'étaient pas adonnées spécialement à l'étude des questions commerciales.

L'admission directe des commissaires de surveillance à l'emploi d'inspecteur ne paraissait même pas avoir donné toujours les résultats que l'on avait pu espérer. Cependant, et à juste raison, on n'avait pas cru devoir généraliser le principe de l'admission par concours et supprimer le recrutement « par le rang » qui constituait un moyen précieux de stimuler le zèle des commissaires et de développer chez eux le goût du travail par l'espérance d'arriver un jour à cette situation qui devait couronner dignement leur carrière.

La nomination au grade d'inspecteur constituait, d'ailleurs, pour les commissaires une faveur spéciale, réservée seulement, en raison du petit nombre des emplois, à quelques agents d'élite, fonctionnaires éprouvés, qui, à défaut parfois de connaissances commerciales très approfondies, apportaient du moins à l'État les qualités qu'ils avaient puisées dans une longue carrière administrative et un entier dévouement à leur fonction.

D'après l'article 2 de l'arrêté du 10 février 1878, les places données au concours ne pouvaient être attribuées qu'à des candidats agréés par le Ministre et portés sur la liste d'admissibilité dressée à la suite de l'examen.

Les deux tiers des places données au concours étaient réservées aux anciens officiers des armées actives de terre et de mer, à moins d'insuffisance du nombre ou du mérite des candidats de cette catégorie.

Les anciens officiers devaient avoir au plus cinquante-sept ans avant le 1er janvier de l'année de l'examen. Les autres candidats

devaient avoir trente ans au moins et trente-neuf ans au plus, avant le 1er janvier de l'année où ils se présentaient.

Nul ne pouvait être admis plus de deux fois à passer l'examen.

Les examens consistaient en plusieurs épreuves écrites portant sur les matières suivantes :

Rédaction de rapport sur affaires de service;

Arithmétique et comptabilité commerciale;

Géographie de la France;

Législation des chemins de fer; notions de droit commercial;

Notions d'exploitation commerciale des chemins de fer : tarifs, transports et trafic.

Le Ministre désignait, chaque année, les membres de la Commission d'examen chargée d'établir la liste d'admissibilité.

L'article 4 portait qu'un arrêté ministériel devait fixer le programme des épreuves et en régler les conditions. Cet arrêté intervint le 1er mars 1878. Il stipulait que les concours avaient lieu aux époques déterminées par le Ministre, et consistaient en épreuves simplement écrites.

Les demandes d'admission au concours devaient être adressées au Ministre deux mois avant l'époque fixée pour l'examen et devaient être accompagnées :

1° D'une expédition authentique de l'acte de naissance du candidat et, s'il y avait lieu, d'un certificat établissant qu'il possédait la qualité de Français;

2° D'un certificat de moralité délivré par le maire du lieu de la résidence et dûment légalisé;

3° D'une note faisant connaître les antécédents du candidat et les études auxquelles il s'était livré;

4° De l'acte constatant qu'il avait satisfait à la loi sur le recrutement;

5° Des états de service, diplômes, certificats, etc., qui avaient pu lui être délivrés, ou des copies de ces pièces dûment certifiées;

6° D'un extrait du casier judiciaire.

Les épreuves portaient sur les connaissances ci-après, dont les coefficients étaient fixés comme il suit, savoir :

I. — *Rédaction de rapports sur affaires de service.*

Cette rédaction comprenait des questions portant sur les différentes parties du programme.

| | Coefficients. |
|---|---|
| Ecriture et orthographe | 2 |
| Rédaction | 2 |

[1] Il n'y avait pas d'épreuve spéciale pour la rédaction. L'écriture, l'orthographe et la façon de rédiger étaient appréciées pour chaque candidat d'après ses compositions sur chaque matière figurant au

### II. — *Arithmétique et comptabilité commerciale*

Coefficients.

**Numération décimale.** — Addition. — Soustraction. — Multiplication. — Division. — Preuves de ces opérations. — Nombres décimaux. — Fractions. — Système légal des poids et mesures. — Proportions. — Questions d'intérêt, d'escompte et de société. — Notions sur la tenue des livres..... 3

### III. — *Géographie physique de la France*

**Géographie physique de la France.** — Frontières maritimes et continentales. — Chaînes de montagnes. — Bassins. — Fleuves. — Rivières et lacs. — Départements. — Préfectures. — Sous-préfectures. — Réseau des voies de communication. — Rivières navigables. — Canaux. — Chemins de fer. — Ports militaires. — Ports de commerce. — Principaux bassins houillers. — Principaux centres industriels. — Principales productions agricoles. — Importation et exportation. — Notions générales sur les réseaux de chemins de fer des pays limitrophes. — Points de jonction avec le réseau français. — Notions générales sur les colonies françaises et principalement sur l'Algérie..... 3

### IV. — *Notions de droit commercial*

**Notions générales de droit civil sur les obligations et sur les contrats.** — Des commerçants. — Livres de commerce. — Sociétés. — Des commissionnaires. — Du gage. — Des commissionnaires en général. — Des commissionnaires pour les transports par terre et par eau. — Du voiturier. — Obligations des expéditeurs et des compagnies au départ. — Obligations des destinataires et des compagnies à l'arrivée. — Responsabilité des compagnies. — Action en responsabilité. — Déchéance. — Prescription. — De la juridiction commerciale. — Compétence et organisation des tribunaux de commerce. — Forme de procéder devant eux..... 4

### V. — *Notions de droit pénal*

**Du délit en général.** — Définition et distinction des crimes, délits, contraventions. — Tentative et commencement d'exécution. — Des peines en matière criminelle et correction-

programme. Les notes obtenues pour ces parties accessoires étaient multipliées par les coefficients ci-dessus, et entraient en ligne de compte pour le total général des points.

Coefficients.

nelle et de leurs effets. — Notions sur la culpabilité et la non-culpabilité. — Éléments constitutifs du délit. — Circonstances aggravantes. — Excuses. — Circonstances atténuantes. — Complicité. — Connexité. — Auteurs. — Coauteurs. — Complices. — Des faux commis dans les passeports, feuilles de route et certificats. — Rébellion. — Outrages et violences contre les dépositaires de l'autorité et de la force publique. — Dégradation de monuments. — Vagabondage et mendicité. — Délits commis par la voie d'écrits, images et gravures. — Meurtres. — Menaces. — Blessures et coups volontaires ou involontaires. — Attentats aux mœurs. — Arrestations illégales. — Faux témoignages. — Calomnies. — Injures. — Vols. — Escroqueries. — Fraudes. — Abus de confiance. — Infractions commises par les expéditeurs et par les voyageurs. — Destructions. — Dégradations. — Dommages. — Peines de police. — Contraventions de 1re, 2e, 3e classes. — Dispositions communes à ces trois classes..... 2

VI. — *Notions d'instruction criminelle*

Action publique et action civile. — Délits commis sur le territoire et hors du territoire. — Police judiciaire. — Officiers de police judiciaire. — Moyens d'informations. — Procès-verbaux. — Constatations. — Instruction dans les cas ordinaires ou dans les cas de délits flagrants. — Attributions et devoirs des commissaires de surveillance administrative considérés comme officiers de police judiciaire. — Attributions des commissaires spéciaux de police. — Notions générales sur l'organisation et la composition des juridictions pénales..... 2

VII. — *Législation des chemins de fer*

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. — Ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. — Modèle du cahier des charges d'une concession de chemin de fer. — Organisation actuelle du contrôle de l'État. — Attributions des différents fonctionnaires du contrôle. — Notions sur les conventions intervenues entre l'État et les compagnies de chemins de fer. — Ancien et nouveau réseau. — Subventions. — Garanties d'intérêt. — Chemins de fer d'intérêt local. — Embranchements particuliers. — Impôts sur le transport et sur les pièces concernant le transport..... 6

## VIII. — *Notions d'exploitation des chemins de fer*

### § 1er. — Voie

Ensemble de la voie de fer. — Ballast. — Traverses. — Rails. — Changements de voie. — Plaques tournantes. — Passages à niveau. — Bifurcations. — Gares. — Stations et haltes ..... 1

### § 2. — Matériel moteur et roulant

Locomotives. — Tenders. — Voitures à voyageurs. — Wagons à marchandises. — Essieux. — Roues. — Châssis. — Ressorts de suspension. — Boîtes à graisse. — Plaques de garde. Tampons. — Freins ..... 1

### § 3. — Exploitation technique

Signaux fixes, détonants, à la main. — Circulation à double voie. — Circulation à voie unique. — Circulation temporaire à voie unique sur une ligne à double voie. — Différentes sortes de trains. — Trains express, poste, omnibus, mixtes. — Trains réguliers, facultatifs, spéciaux. — Tableaux graphiques de la marche des trains.... 2

### § 4. — Exploitation commerciale

Homologation des tarifs. — Procédure à suivre. — Publication des tarifs. — Principe de l'égalité dans la perception des tarifs. — Traités particuliers. — Classification des tarifs. — Tarif légal. — Tarif général. — Tarifs spéciaux de grande et de petite vitesse. — Tarifs différentiels. — Tarifs d'importation, — d'exportation, — de transit. — Tarifs communs. — Tarifs internationaux. — Tarif exceptionnel. — Surtaxes. — Frais accessoires. — Billets d'aller et retour. — Transport des militaires et marins. — Transport du matériel militaire et naval, — des poudres et matières dangereuses. — Groupage — Délais — Factage. — Camionnage. — Correspondance et réexpédition. — Notions sur les règlements concernant les transports militaires par chemins de fer ..... 6

On remarquera que l'arrêté du 1er mars 1878 introduisait dans le programme des matières qui ne figuraient pas dans l'arrêté du 10 février de la même année, savoir : des notions sur le droit pénal, sur l'instruction criminelle, sur la voie, sur le matériel moteur et roulant, sur l'exploitation technique.

Nul ne pouvait être porté sur la liste d'admissibilité, s'il n'avait obtenu :

1° Au moins la note 10 pour chacune des parties du programme;

2° Au moins le nombre 476 comme somme totale des points.

En fixant les conditions d'âge requises pour être admis à prendre part au concours, l'arrêté du 10 février 1878 avait stipulé, dans son article 2, que les candidats autres que les anciens officiers des armées de terre ou de mer devaient avoir moins de trente-neuf ans au 1er janvier de l'année du concours.

Cette limite avait été fixée en vue de permettre aux inspecteurs de l'exploitation des chemins de fer de réunir les trente années de service exigées pour obtenir une pension au moment où ils étaient atteints par la limite d'âge et admis, par suite, à faire valoir leurs droits à la retraite. (On sait qu'aux termes du décret du 21 novembre 1866, ces fonctionnaires ne pouvaient être maintenus en service au-delà de soixante-dix ans.)

Aucune dispense d'âge n'avait été prévue pour l'admission au concours, pas même pour les fonctionnaires dépendant de l'Administration, qui, au moment du concours, comptaient déjà un certain nombre d'années de services admissibles pour la retraite. Si l'Administration voulait appliquer strictement les dispositions du règlement, elle se voyait contrainte de repousser du concours des agents qui devaient cependant, en cas de succès, réunir, à la fin de leur carrière, les conditions de durée de service nécessaires pour obtenir une pension de retraite.

C'était manifestement contraire à l'esprit de l'arrêté du 10 février 1878, et l'Administration, à la suite de diverses demandes d'admission, formulées par des commissaires de surveillance administrative qui se trouvaient dans cette situation spéciale, dut s'occuper de combler cette lacune. Ce fut l'objet de l'arrêté du 6 décembre 1886, qui décida que la limite d'âge de trente-neuf ans à partir de laquelle les candidats ne pouvaient plus concourir au titre civil pour l'admission à l'emploi d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale ne serait pas applicable aux employés de l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics, aux commissaires de surveillance administrative des chemins de fer, aux conducteurs des ponts et chaussées et aux gardes-mines en activité de service.

Peu importait de savoir quelle était la durée de leurs services, au moment où ils se présentaient au concours, puisque les conditions mêmes d'admission, qui leur avaient été imposées par les règlements, lors de leur nomination à l'emploi qu'ils occupaient déjà, leur permettaient d'acquérir des droits à une pension de retraite.

La disposition spéciale prévue par l'arrêté du 6 décembre 1886 était bien plus une application logique de l'esprit des règlements qui ont présidé, dans la plupart des cas, à la fixation des limites d'âge pour les concours, qu'un régime de faveur.

Elle eut, dans l'avenir, les plus heureux effets sur le recrutement du personnel des inspecteurs en attirant dans les rangs des candidats au concours des fonctionnaires possédant déjà de précieuses connaissances techniques ou administratives et dont l'Administration avait déjà été à même d'apprécier la manière de servir.

Un an après, jour pour jour, l'arrêté du 1er mars 1878 fut de nouveau modifié par un arrêté du 6 décembre 1887, qui porta de 10 à 14 la note que devaient obtenir les candidats dans les matières de l'exploitation commerciale et de la législation des chemins de fer et déclara ces matières « éliminatoires ». Si l'élévation de la note dans ces deux parties du programme se justifie par l'importance qu'elles présentent pour les fonctionnaires du contrôle en général et, en particulier, pour les inspecteurs de l'exploitation, la qualification de « matières éliminatoires » qui leur fut donnée paraît plus difficile à expliquer. En effet, l'exploitation commerciale et la législation des chemins de fer n'étaient pas, dans l'espèce, plus éliminatoires pour les candidats, qui n'obtenaient pas la note 14, que les autres parties du programme pour les candidats qui n'obtenaient pas la note 10. Dans un cas comme dans l'autre, le candidat qui n'avait pas obtenu le minimum exigé, soit 10, soit 14, selon les compositions, ne pouvait pas être porté sur la liste d'admissibilité, c'est-à-dire classé.

On a vu qu'aux termes de l'arrêté du 10 février 1878 les inspecteurs principaux étaient pris exclusivement parmi les inspecteurs particuliers comptant au moins trois ans de service en cette qualité.

Cette disposition fut modifiée par un arrêté du 29 décembre 1887, qui stipula que les inspecteurs principaux pourraient, en outre, être pris parmi les chefs de division ou les chefs de bureau de l'Administration centrale comptant au moins vingt ans de services. Cette mesure, peu susceptible, en raison de son application fort rare, d'entraver l'avancement dans le corps des inspecteurs, permettait, le cas échéant, d'y introduire d'excellents éléments.

Ainsi modifié, l'arrêté du 10 février 1878 devait encore subsister plusieurs années.

On sait cependant que, d'après ses considérants même, cet arrêté n'avait qu'un caractère provisoire. Il avait été pris « en attendant qu'il ait pu être statué par un règlement d'administration publique ».

Ce règlement d'administration publique n'intervint qu'en 1895 c'est le décret du 30 mai 1895 sur l'organisation du contrôle des chemins de fer. Aux termes de l'article 12 (modifié par le décret du 11 décembre 1901), qui a fixé à nouveau les bases générales du recrutement des inspecteurs, les inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale sont recrutés moitié au choix, pour deux sixièmes des emplois vacants parmi les commissaires de surveillance administrative comptant au moins trois années de services dans la première classe, et pour un sixième parmi les employés

des ponts et chaussées ou des mines attachés au service du bureau de la direction du contrôle commercial des chemins de fer; moitié à la suite d'un concours dont les conditions et le programme sont fixés par le Ministre des Travaux publics.

Ils sont divisés en inspecteurs particuliers de 1re et de 2e classe et ne peuvent passer de la 2e à la 1re classe qu'après un délai minimum de trois ans.

Les inspecteurs principaux sont recrutés au choix parmi les inspecteurs particuliers de 1re classe ayant au moins trois ans de grade.

Comme il est facile de le voir, cet article ne faisait, en somme, que reproduire les grandes lignes de l'article 1er de l'arrêté du 10 février 1878, en introduisant la division des inspecteurs particuliers en deux classes; mais, innovation importante, il laissait au Ministre le soin de fixer les conditions d'admission au concours.

Cette très heureuse disposition permettait dès lors à l'Administration de modifier le programme et les conditions d'admission au concours suivant les circonstances, alors que la fixité d'un décret rendu en Conseil d'État eût pu, bien souvent, être nuisible au recrutement des candidats dans les conditions les plus favorables.

Le décret du 30 mai 1895 allait avoir pour conséquence la revision des conditions d'admission au concours établies depuis dix-sept années et qui ne répondaient plus aux nécessités du moment.

Toutefois le besoin de cette revision ne se fit sentir qu'en 1899, quand l'Administration, en vue d'assurer le recrutement, se trouva dans l'obligation d'organiser un nouveau concours. Le dernier avait eu lieu en 1893, et dès lors, sous le régime de l'arrêté de 1878.

## § 2. — Dispositions actuelles

C'est, en effet, par un arrêté du 21 mars 1899 que furent déterminées à nouveau les conditions du concours et il faut dire quelques mots des considérations qui ont conduit à l'adoption de ce régime.

Dès que la question de la revision des conditions du concours se fut posée, la première modification qui parut s'imposer concernait l'admission au concours des anciens officiers des armées de terre et de mer. La disposition de l'arrêté du 10 février 1878, qui leur réservait les deux tiers des places données au concours, était appliquée de la manière suivante :

La Commission d'examen dressait deux listes par ordre

de mérite, l'une pour les candidats anciens officiers, l'autre pour les candidats civils, et l'Administration déclarait admissibles les premiers de chaque liste, à raison de deux de la première pour un de la seconde.

Or, dans plusieurs concours, il s'était produit ce fait que des candidats militaires avaient été admis avec un nombre de points inférieur à celui obtenu par des candidats civils qui avaient dû être éliminés. Ce résultat était aussi contraire à l'équité qu'à l'intérêt du service, puisqu'il faisait entrer ainsi dans le cadre des inspecteurs des sujets inférieurs à ceux d'un même concours, qu'on était contraint de refuser.

Existait-il des raisons suffisantes pour maintenir cet état de choses? La faveur de la réserve des deux tiers des places était accordée par l'arrêté du 10 février 1878 aux anciens officiers des armées de terre et de mer, c'est-à-dire à deux catégories bien distinctes d'officiers : aux officiers ayant quitté l'armée, sans être retraités, par démission et aux officiers retraités. En ce qui concerne les premiers, il est difficile de trouver les motifs qui avaient pu les faire bénéficier d'un avantage aussi considérable et, aujourd'hui surtout que la lutte pour la vie est si âpre, on ne voit pas de raisons à invoquer pour maintenir une situation privilégiée à des fonctionnaires assez indépendants pour avoir renoncé à la carrière dans laquelle ils étaient entrés. En ce qui concerne les seconds, la faveur qui leur avait été faite avait manifestement été inspirée par le désir d'assurer à quelques officiers, après leur retraite, une situation civile dans laquelle ils pussent rendre de nouveaux services, tout en augmentant les revenus malheureusement trop modestes de leur pension. Or, depuis 1878, le taux des pensions militaires a été sensiblement relevé, et, en outre, les fonctions d'inspecteur de l'exploitation commerciale sont devenues de plus en plus compliquées et absorbantes, c'est-à-dire beaucoup moins susceptibles d'être bien remplies par des hommes déjà avancés en âge et ayant suivi jusque-là une carrière toute différente.

Le maintien de la réserve des deux tiers des emplois ne se justifiait réellement plus, et cette faveur fut abolie par l'arrêté du 21 mars 1899. Aucune raison n'existait, toutefois,

d'écarter de l'examen cette catégorie de candidats, du moment qu'ils concouraient avec les autres et devaient posséder, pour arriver à l'emploi, les mêmes capacités, et ils sont admis au concours dans des conditions d'âge examinées ci-après.

La seconde modification introduite par l'arrêté précité a trait aux conditions d'âge exigées des candidats.

L'article 2, paragraphe 3, de l'arrêté de 1878 les avait fixées ainsi qu'il suit :

« Les anciens officiers devront avoir au plus cinquante-sept ans avant le 1er janvier de l'année de l'examen. Les autres candidats devront avoir trente ans au moins et trente-neuf ans au plus avant le 1er janvier de l'année où ils se présentent. »

Ces limites, bien qu'un peu trop étendues, avaient une raison d'être à l'époque où est intervenu l'arrêté du 10 février 1878.

L'âge de la retraite pour les inspecteurs était alors soixante-dix ans, de telle sorte qu'un admissible, ne justifiant d'aucuns services antérieurs, pouvait, ayant subi les épreuves à trente-huit ans, n'être nommé qu'à quarante, et se trouvait encore dans les conditions voulues pour obtenir une retraite après trente ans de services. De même, un admissible officier, nommé à cinquante-huit ans, réunissait à soixante-dix les douze années de services civils nécessaires pour avoir droit à un supplément de pension. Mais, depuis que le décret du 30 mai 1895 avait décidé (art. 11, § 6) que les inspecteurs ne seraient pas maintenus en fonctions au-delà de soixante-cinq ans, il y avait évidemment lieu de réduire les limites d'âge ci-dessus indiquées, et on adopta celles fixées par les décrets du 2 juillet 1894 et 16 septembre 1897, pour les commissaires de surveillance administrative, dont l'âge de retraite est aujourd'hui le même que celui des inspecteurs. Ce sont les suivantes :

Les candidats doivent être Français et avoir satisfait à la loi sur le recrutement de l'armée. Ils doivent avoir vingt-cinq ans au moins et trente ans au plus, le 1er janvier de l'année où a lieu le concours. Toutefois cette limite d'âge est reculée :

1° De cinq années, pour les agents du Ministère des Travaux publics comptant au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite;

2° De vingt années pour les officiers des armées de terre et de mer retraités et pour ceux qui réuniraient les conditions exigées pour avoir droit à la retraite dans l'année du concours ou dans la suivante.

Ces limites, appliquées aux inspecteurs, étaient plus rigoureuses que par le passé, puisque la différence entre l'âge de la retraite, avant et depuis 1895, n'était que de cinq ans, tandis que l'âge maximum fixé pour pouvoir concourir se trouvait abaissé de neuf ans pour les civils et de sept ans pour les officiers.

Mais il avait paru prudent de s'en tenir à ces chiffres en raison de la rareté des vacances dans le personnel des inspecteurs de l'exploitation commerciale. Il pouvait très bien arriver, en effet, qu'un candidat civil ayant concouru à trente ans ne pût être nommé qu'à trente-deux ans ou trente-trois ans, et, dès lors, s'il avait eu, dans le cours de sa carrière, une interruption quelconque de services, il arrivait à soixante-cinq ans n'ayant que juste le temps de service nécessaire pour avoir droit à pension. Quant à l'abaissement de sept années de la limite d'âge fixée par l'arrêté de 1878 pour les candidats officiers, il était motivé par la nécessité de permettre aux officiers retraités de réunir, à soixante-cinq ans, les douze ans de services civils nécessaires pour un supplément de pension en laissant une marge de trois ans pour le cas où leur nomination ne pourrait avoir lieu qu'à cinquante-deux ou cinquante-trois ans. L'arrêté de 1899 laissait donc aux officiers la faculté de concourir en leur maintenant une surlimite d'âge; mais cette faveur ne s'appliquait plus qu'aux officiers retraités, et non pas aux anciens officiers comme le portait l'arrêté de 1878. Toutefois, les officiers démissionnaires, privés de la faculté de concourir comme autrefois, jusqu'au même âge que leurs camarades retraités, ne furent cependant pas soumis entièrement au régime du droit commun. Il parut équitable de tenir compte, dans une certaine mesure, aux candidats qui se présenteraient au concours, du nombre d'années de services

admissibles pour la retraite qu'ils avaient acquis dans leur carrière militaire, et on admit que la limite d'âge serait reculée de une, deux, trois, quatre ou cinq années au maximum pour les candidats qui justifieraient du même nombre d'années passées sous les drapeaux [1]. Il n'y avait aucun inconvénient à le faire, puisqu'à soixante-cinq ans ils devaient réunir le temps de service nécessaire pour avoir droit à pension, et l'Administration paraît n'avoir fait entrer en ligne de compte que cinq années au maximum par analogie avec le chiffre adopté pour les agents du Ministère des Travaux publics, en faveur desquels la limite d'âge est également reculée de cinq années pour ceux qui comptent au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite.

Ce recul de cinq années de la limite d'âge se justifie pour ces deux catégories de candidats par le désir de l'Administration d'atténuer, chaque fois que cela est possible, les inconvénients résultant de la rareté des concours [2]. On a, d'ailleurs, adopté ce chiffre de cinq années, comme maximum de recul de la limite d'âge, parce qu'il semble suffisant pour permettre, dans la plupart des cas, à un candidat comptant ce nombre d'années de services admissibles pour la retraite, de se présenter deux fois au concours.

On sait qu'aucun candidat n'était admis à concourir plus de deux fois.

Enfin, aux termes de l'article 3 de l'arrêté du 21 mars 1899, il n'est plus dressé maintenant qu'une liste unique d'admissibilité, établie par ordre de mérite et sans tenir compte de l'origine des divers candidats.

Les dispositions de l'arrêté du 21 mars 1899 relatif aux conditions d'admission à l'emploi d'inspecteur ont été modi-

[1] Cette surlimite n'a pas été admise pour le concours d'admission à l'emploi de commissaire de surveillance administrative. Elle ne peut se cumuler avec celle admise pour les agents du Ministère des Travaux publics (art. 2, § 1 de l'arrêté du 21 mars 1899).

[2] Il n'en est pas de même pour les concours d'admission à l'emploi de commissaire de surveillance administrative, qui ont lieu, en général, tous les ans; la surlimite accordée pour ces concours aux agents du Ministère des Travaux publics n'est alors, dans ce cas, qu'une pure mesure de faveur.

fiées légèrement par un arrêté du 1er juin 1902, qui a, en outre, transformé le concours, autrefois simplement écrit, en concours comportant des épreuves écrites et des épreuves orales et abrogé l'arrêté du 1er mars 1878.

Les modifications introduites dans les conditions d'admission par ledit arrêté ont eu pour effet, d'une part : de reculer de dix années (au lieu de cinq comme le stipulait l'arrêté du 21 mars 1899) la limite d'âge applicable aux agents du Ministère des Travaux publics comptant un nombre égal d'années de services admissibles pour la retraite et, d'autre part, d'autoriser les candidats à subir trois fois les épreuves, alors qu'auparavant ils ne pouvaient prendre part qu'à deux concours. L'arrêté du 1er juin 1902 a enfin sanctionné officiellement, en en modifiant la rédaction, une disposition de l'arrêté du 6 décembre 1886, que l'on aurait pu, en droit, considérer comme abrogée, mais que l'usage avait consacrée. Cette disposition stipule que les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer, en activité de service, ne sont soumis, pour l'admission au concours, à aucune condition d'âge. Elle se comprend d'elle-même, puisque ces fonctionnaires peuvent déjà arriver au grade d'inspecteur au simple titre de l'ancienneté.

Quant aux modifications apportées par l'arrêté du 1er juin 1902 au programme du concours, elles peuvent être envisagées à deux points de vue :

1° Au point de vue de la forme des épreuves;

2° Au point de vue des connaissances exigées des candidats.

En ce qui concerne le premier point, l'arrêté du 1er juin a accompli une réforme réclamée depuis longtemps en instituant des épreuves orales qui permettront beaucoup mieux d'apprécier la valeur et l'instruction générale des candidats.

En ce qui concerne le deuxième point, l'arrêté précité a eu surtout pour objet d'établir une concordance plus grande entre les connaissances exigées des candidats et celles dont ils auront à faire l'emploi une fois en fonction.

Les modifications qu'il a apportées au programme sont les suivantes :

1° Introduction à l'examen écrit d'un rapport[1] sur une question de service auquel on a attribué le coefficient maximum 8. On sait, en effet, que le service des inspecteurs comporte surtout des rédactions de rapports;

2° Augmentation de la valeur relative et de l'importance des matières suivantes: Exploitation commerciale, législation des chemins de fer, géographie;

3° Diminution de la valeur relative et de l'importance des matières suivantes: Exploitation technique, voie, matériel, droit pénal et instruction criminelle;

4° Suppression des notions d'arithmétique, sauf les questions d'intérêt, d'escompte, et de société;

5° Introduction de quelques questions nouvelles dans les matières du programme.

L'arrêté du 1er juin 1902 a enfin fixé à nouveau la composition de la Commission chargée d'établir la liste d'admissibilité à la suite des concours pour l'emploi d'inspecteur de l'exploitation commerciale. Il sera parlé plus loin de cette Commission.

Ce sont là les diverses modifications apportées jusqu'à ce jour aux conditions d'admission à l'emploi d'inspecteur, et il semble utile de placer ici sous les yeux du lecteur le texte même de l'arrêté du 1er juin 1902, qui contient l'ensemble des dispositions actuellement en vigueur.

[1] Une composition de ce genre figurait déjà aux programmes antérieurs, mais cette disposition n'était pas appliquée.

## ARRÊTÉ DU 1er JUIN 1902

### TITRE I. — Conditions d'admission au concours pour l'emploi d'inspecteur de l'exploitation commerciale des chemins de fer

ARTICLE PREMIER. — Les conditions à remplir par les candidats au concours pour l'emploi d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer sont fixées ainsi qu'il suit :

Les candidats doivent être Français et avoir satisfait à la loi sur le recrutement de l'armée. Ils doivent avoir vingt-cinq ans au moins et trente ans au plus, le 1er janvier de l'année où a lieu le concours. Toutefois cette limite d'âge pourra être reculée :

1° De dix années pour les agents du Ministère des Travaux publics comptant un nombre égal d'années de services admissibles pour la retraite ;

2° De une, deux, trois, quatre ou cinq années au maximum pour les candidats justifiant de une, deux, trois, quatre ou cinq années de présence sous les drapeaux, sans que la surlimite ainsi prévue puisse s'ajouter à celle accordée au paragraphe 1er ci-dessus ;

3° De vingt années pour les officiers des armées de terre et de mer retraités et pour ceux qui réuniraient les conditions exigées pour avoir droit à la retraite dans l'année du concours ou dans la suivante.

Les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer en activité de service ne sont soumis à aucune condition d'âge.

Nul ne peut être admis à prendre part à plus de trois concours.

### TITRE II. — Du concours et du programme des connaissances exigées des candidats

ART. 2. — Les concours sont annoncés par insertions au *Journal officiel*.

Ils ont lieu à Paris aux époques fixées par le Ministre, suivant les besoins du service. Le nombre des places mises au concours est annoncé en même temps que le concours lui-même. Les candidats doivent faire parvenir leur demande au plus tard deux mois avant la date fixée pour l'ouverture des examens. La demande, écrite sur papier timbré, doit être accompagnée :

1° D'une expédition authentique de l'acte de naissance du candidat et, s'il y a lieu, d'une pièce établissant qu'il possède la qualité de Français ;

2° D'un certificat de moralité délivré par le maire du lieu de la résidence et dûment légalisé ;

3° D'une note faisant connaître les antécédents du candidat et les études auxquelles il s'est livré ;

4° De l'acte constatant qu'il a satisfait à la loi sur le recrutement ;

5° Des états de services, diplômes, certificats, etc., qui auraient pu lui être délivrés ou des copies de ces pièces dûment certifiées ;

6° D'un extrait du casier judiciaire.

Art. 3. — Le concours comporte des épreuves écrites et des épreuves orales portant sur les matières ci-après : la valeur relative assignée à chacune des parties du programme est fixée comme suit, savoir :

ÉPREUVES ÉCRITES

I. — *Rapport sur une question de service*

Coefficients.

Deux notes seront données pour cette composition, l'une appréciant sa valeur quant au fond..... 6

L'autre relative à l'écriture, à l'orthographe et à la rédaction..... 2

II. — *Législation des chemins de fer*

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. — Ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. — Modèle du cahier des charges pour la concession des chemins de fer d'intérêt général..... 4

III. — *Notions générales sur les rapports entre l'État et les compagnies de chemins de fer*

Organisation actuelle du contrôle de l'État. — Attributions des différents fonctionnaires du contrôle. — Notions sur les conventions intervenues entre l'État et les compagnies de chemins de fer. — Ancien et nouveau réseau. — Subventions. — Garantie d'intérêt. — Chemins de fer d'intérêt local. — Embranchements particuliers. — Impôts sur le transport et sur les pièces concernant le transport..... 4

IV. — *Exploitation technique*

Voie. — Installation commerciale des gares, stations et haltes (voyageurs et marchandises). — Matériel moteur et roulant. — Locomotives et tenders. — Voitures à voyageurs. — Wagons à marchandises. — Code des signaux. — Circulation des trains. — Circulation à double voie. — Circulation à voie unique. — Circulation temporaire à voie unique sur une ligne à double voie. — Différentes sortes de trains. — Trains express, poste, omnibus, mixte. — Trains de luxe. — Trains ouvriers. — Trains de marchandises, de messageries. — Trains réguliers, facultatifs, spéciaux. — Tableaux graphiques de la marche des trains..... 3

V. — *Exploitation commerciale*

*a*) *Tarifs*. — Homologation des tarifs. — Procédure à suivre. — Publication des tarifs. — Principes de l'égalité dans la perception des tarifs. — Traités particuliers. — Classification des tarifs. — Tarif légal. — Tarif général. — Tarifs spé-

*A reporter*..... 19

*Report*..... 19

ciaux de grande et de petite vitesse. — Tarifs différentiels. — Tarifs d'importation, d'exportation, de transit. — Tarifs communs. — Tarifs internationaux. — Tarif exceptionnel. — Conventions de Berne. — Surtaxes et détaxes..... 4

*b) Conditions générales.* — Conditions générales d'application des tarifs G. V. et P. V. — Frais accessoires. — Billets d'aller et retour, d'excursions et de bains de mer. — Transport des militaires et marins. — Notions sur le transport du matériel militaire et naval. — Des poudres et matières dangereuses ou infectes. — Groupage. — Récépissés spéciaux. — Délais. — Factage. — Camionnage. — Correspondance et réexpédition. — Notions sur les règlements concernant les transports militaires par chemins de fer (Transports ordinaires et transports stratégiques)..... 4

ÉPREUVES ORALES

Les épreuves orales portent sur les matières énumérées aux paragraphes 2, 3, 4 et 5 ci-dessus et, en outre, sur celles ci-après :

VI. — *Géographie*

*a) Géographie physique de la France.* — Frontières maritimes et continentales. — Chaînes de montagnes. — Bassins. — Fleuves et rivières. — Départements. — Préfectures. — Sous-préfectures. — Réseau des voies de communication. — Rivières navigables. — Canaux. — Chemins de fer. — Ports militaires. — Ports de commerce. — Notions générales sur les réseaux de chemins de fer des pays limitrophes (Réseaux d'État et compagnies particulières). — Points de jonction avec le réseau français..... 3

*b) Géographie économique de la France.* — Principaux bassins houillers. — Principaux centres industriels. — Principales productions agricoles. — Principales importations ou exportations. — Notions générales sur les colonies françaises et principalement sur l'Algérie. — Compagnies françaises de navigation. — Grandes compagnies étrangères de navigation faisant escale dans les ports français..... 3

VII. — *Notions de comptabilité et de droit commercial*

Questions d'intérêt, d'escompte et de société. — Notions générales sur les obligations et les contrats en droit civil. — Des commerçants. — Livres de commerce. — Notions sur la tenue des livres. — Sociétés. — Du gage. — Des commissionnaires en général. — Des commissionnaires pour les transports par terre et par eau. — Du voiturier. — Obligations des expéditeurs et des compagnies au départ. — Obligations des

*A reporter* .... 33

*Report*..... 33

destinataires et des compagnies à l'arrivée. — Responsabilité des compagnies. — Actions en responsabilités. — Déchéance. — Prescription. — De la juridiction commerciale. — Compétence et organisation des tribunaux de commerce. — Forme de procéder devant eux..... 4

VIII. — *Notions de droit pénal et d'instruction criminelle*

Du délit en général. — Définition et distinction des crimes, délits, contraventions. — Tentative et commencement d'exécution. — Des peines en matière criminelle et correctionnelle et de leurs effets. — Notions sur la culpabilité et la non-culpabilité. — Eléments constitutifs du délit. — Circonstances aggravantes. — Excuses. — Circonstances atténuantes. — Complicité. — Connexité. — Auteurs. — Coauteurs — Complices. — Des faux commis dans les passeports, feuilles de route et certificats. — Rébellion. — Outrages et violences contre les dépositaires de l'autorité et de la force publique. — Dégradation de monuments. — Vagabondage et mendicité. — Délits commis par la voie d'écrits, images et gravures. — Meurtre. — Menaces. — Blessures et coups volontaires ou involontaires. — Attentats aux mœurs. — Arrestations illégales. — Faux témoignages. — Calomnies. — Injures. — Vols. — Escroqueries. — Fraudes. — Abus de confiance. — Infractions commises par les expéditeurs et par les voyageurs. — Fausses déclarations. — Destructions. — Dégradations. — Dommages — Peines de police. — Contraventions de 1re, 2e, 3e classes. — Dispositions communes à ces trois classes. — Action publique et action civile. — Délits commis sur le territoire et hors du territoire. — Police judiciaire. — Officiers de police judiciaire. — Moyens d'information. — Procès-verbaux. — Constatations. — Instruction dans les cas ordinaires et dans les cas de délits flagrants. — Attributions et devoirs des commissaires de surveillance administrative considérés comme officiers de police judiciaire. — Attributions des commissaires spéciaux de police. — Notions générales sur l'organisation et la composition des juridictions pénales..... 2

Total..... 39

Art. 4. — Pendant la durée des épreuves, les candidats ne peuvent avoir à leur disposition ni livres, ni brochures, ni notes; toutefois, pour la rédaction du rapport administratif, il pourra être fait usage de certains documents désignés par la Commission d'examen.

Art. 5. — Afin d'arriver à une appréciation exacte du mérite relatif des candidats, il est attribué à chacune des compositions

écrites une note exprimée par des chiffres variant de 0 à 20 et qui ont respectivement les significations suivantes :

| | |
|---|---|
| 0, | néant, |
| 1, 2, | très mal, |
| 3, 4, 5, | mal, |
| 6, 7, 8, | médiocrement, |
| 9, 10, 11, | passablement, |
| 12, 13, 14, | assez bien, |
| 15, 16, 17, | bien, |
| 18, 19, | très bien, |
| 20, | parfaitement. |

Chacune de ces notes est multipliée par les coefficients exprimant la valeur relative de la partie du programme à laquelle elle se rapporte. La somme de ces nombres forme le total des points obtenus par chaque candidat pour les épreuves écrites et détermine le rang qu'il doit occuper sur la liste d'admissibilité, dressée suivant l'ordre de mérite, par la Commission chargée de procéder aux opérations du concours.

Nul ne peut être porté sur cette liste s'il n'a obtenu au moins la note 10 pour l'exploitation technique, l'écriture, l'orthographe et la rédaction et au moins la note 14 pour chacune des autres matières [§ 1, (1°), 2, 3, 5, (*a* et *b*)].

Art. 6. — La liste d'admissibilité est affichée au lieu désigné par la Commission d'examen, au plus tard le troisième jour qui suit la dernière épreuve écrite. Cette publication tient lieu de notification aux candidats.

Les épreuves orales commencent aussitôt après. Les candidats portés sur la liste d'admissibilité peuvent seuls y prendre part.

Art. 7. — Les candidats sont notés à l'oral suivant le même barème que pour les compositions écrites :

Le rang occupé par chaque candidat sur la liste définitive d'admission est déterminé par la somme totale des points obtenus tant à l'examen écrit qu'à l'examen oral.

Le nombre de points attribué aux candidats pour chaque matière est constitué, pour les matières exclusivement orales, par la note multipliée par le coefficient, et, pour les matières figurant à la fois à l'écrit et à l'oral, par la moyenne des notes d'écrit et d'oral multipliée par le coefficient.

Nul ne peut être porté sur la liste définitive d'admission s'il n'a obtenu au moins la note 14 pour chacune des matières comprises sous les §§ 2, 3 et 5, au moins la note 10 pour chacune des autres matières et au moins 546 pour le nombre total des points.

Art. 8. — Les candidats admis sont nommés au fur et à mesure des vacances, suivant l'ordre rigoureux de leur classement.

## § 3. — Composition de la commission d'examen

**Historique.** — Il reste à dire quelques mots de la composition de la Commission chargée d'établir la liste d'admissibilité à la suite du concours.

On sait que l'article 5 de l'arrêté du 10 février 1878 avait fixé la composition de cette Commission et laissait au Ministre le soin de désigner, pour chaque concours, les fonctionnaires appelés à en faire partie.

La composition de la Commission, qui était la même pour le concours d'inspecteurs et pour celui de commissaires, fut modifiée par l'arrêté du 21 novembre 1885, par les décisions des 11 janvier 1887, 1er septembre 1893 et par l'arrêté du 3 février 1894. Ces diverses réorganisations avaient laissé subsister l'unité de composition pour les concours d'inspecteurs et de commissaires.

Mais, lorsque le décret du 30 mai 1895, en créant les contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale, eut constitué, pour le service du contrôle commercial, un véritable corps de fonctionnaires, l'Administration fut conduite naturellement à modifier la composition de la Commission en vue d'augmenter dans la Commission la représentation commerciale. Si l'on se reporte, en effet, au programme des connaissances exigées des candidats inspecteurs, on constate que le coefficient afférent aux matières commerciales est, à lui seul, égal à la moitié du coefficient total réservé aux autres matières, alors que cette prépondérance marquée de la partie commerciale ne se traduisait, dans la composition de la Commission [1], que par la présence de 3 fonctionnaires du contrôle commercial contre 5 ingénieurs. Cet état de choses, qui avait sa raison d'être en 1894, alors que la direction du service du contrôle commercial de chaque réseau était confiée à un ingénieur en chef des ponts et chaussées, ne se comprenait plus depuis le décret du 30 mai 1895. Aussi un arrêté du 12 octobre 1899, modi-

[1] La composition de la Commission d'examen pour les emplois d'inspecteurs et de commissaires avait été fixée comme il suit par l'arrêté du 3 février 1894, savoir :

1° Un inspecteur général du contrôle des chemins de fer, président ;

2° Le chef de la division du personnel ;

3° Le chef de la division de l'exploitation des chemins de fer ;

4° Deux ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines ;

5° Deux ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées ou des mines ;

6° Deux inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer ;

7° Un inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

fiant la composition de la Commission fixée par l'arrêté du 3 février 1894, est venu remplacer 2 des ingénieurs de la Commission par un nombre égal de contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale.

Comme, d'autre part, la partie commerciale du programme des candidats commissaires, tout en étant assez développée, était beaucoup moins importante que pour les candidats inspecteurs, il n'eût pas été logique de maintenir la même composition de la Commission pour le concours de commissaires. Aussi l'arrêté précité du 12 octobre 1899 a-t-il institué, pour chaque concours, une Commission distincte, mais qui ne diffère, comme les programmes eux-mêmes, que par la place réservée à l'élément commercial.

Tandis que, comme on vient de le dire, on a remplacé, dans la Commission du concours d'inspecteurs, 2 ingénieurs en chef par 2 contrôleurs généraux, au contraire, dans la Commission du concours de commissaires, on a remplacé seulement 1 ingénieur par 1 contrôleur général.

Enfin, on a profité du remaniement de la Commission pour y remplacer les 2 chefs de division de l'Administration centrale par des chefs de bureau que leurs attributions au Ministère désignaient spécialement pour occuper ces fonctions. D'une part, le chef du 1er bureau de la division de l'exploitation (tarifs), en ce qui concerne le concours d'inspecteurs, et le chef du 2e bureau de la même division (exploitation technique), en ce qui concerne le concours de commissaires; d'autre part, pour les deux Commissions, le chef du 1er bureau de la division du personnel, qui a dans ses attributions le personnel des inspecteurs de l'exploitation commerciale et celui des commissaires de surveillance administrative.

La Commission chargée d'établir les listes d'admissibilité aux emplois d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale et de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer était, dès lors, composée comme il suit, savoir :

**Pour les emplois d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale.** — Un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, directeur d'un contrôle d'exploitation, président :

Deux ingénieurs en chef ou ordinaires des ponts et chaussées ou des mines, attachés à des services de contrôle;

Deux contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale:

Trois inspecteurs principaux ou particuliers de l'exploitation commerciale;

Le chef du 1er bureau de la division de l'exploitation;

Le chef du 1er bureau de la division du personnel.

**Pour les emplois de commissaire de surveillance administrative.** — Un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, directeur d'un contrôle d'exploitation, président:

Trois ingénieurs en chef ou ordinaires des ponts et chaussées ou des mines, attachés à des services de contrôle ;

Un contrôleur général de l'exploitation commerciale ;

Trois inspecteurs principaux ou particuliers de l'exploitation commerciale ;

Le chef du 2e bureau de la division de l'exploitation ;

Le chef du 1er bureau de la division du personnel.

DISPOSITIONS ACTUELLES

La composition de la commission chargée d'établir la liste d'admissibilité aux emplois d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale, composée comme il vient d'être dit par l'arrêté du 12 octobre 1899, a été modifiée comme suit par l'arrêté du 1er juin 1902 et comprend aujourd'hui :

Le directeur du contrôle commercial des chemins de fer, président ;

Deux contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale des chemins de fer ;

Deux inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer ;

Un ingénieur attaché au service du contrôle de l'exploitation technique de l'un des réseaux d'intérêt général ;

Un membre du Comité de contentieux et d'études juridiques ;

Le chef du bureau des tarifs au Ministère des Travaux publics ;

Le chef du 1er bureau du personnel au Ministère des Travaux publics ;

Un inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, secrétaire.

Quant à la Commission chargée d'établir les listes d'admissibilité aux emplois de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, elle est restée composée comme il est dit ci-dessus, en conformité de l'arrêté du 12 octobre 1899.

## SECTION II

## NOMINATION

Les nominations aux emplois d'inspecteurs se font actuellement en conformité de l'article 12 du décret du 30 mai 1895 (modifié par le décret du 11 décembre 1901) aux termes duquel les inspecteurs de l'exploitation commerciale sont recrutés [1] moitié au choix, pour deux sixièmes des emplois vacants, parmi les commissaires de surveillance administrative comptant au moins trois années de services dans la première classe, et, pour un sixième, parmi les employés des ponts et chaussées ou des mines attachés au service du bureau de la direction du contrôle commercial des chemins de fer: moitié à la suite d'un concours dont les conditions et le programme sont fixés par le Ministre des Travaux publics.

Au fur et à mesure des vacances, il y est pourvu alternativement par la nomination au choix d'un des fonctionnaires ci-dessus désignés, et par la nomination d'un candidat admis au concours, choisi d'après l'ordre rigoureux du classement.

La nomination des uns et des autres est faite par arrêté, et

[1] On a vu qu'aux termes de l'article 1er, paragraphe 2, de l'arrêté du 10 février 1878, la moitié des places d'inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale était réservée aux commissaires de surveillance administrative de 1re classe comptant au moins trois ans de services dans cette classe et l'autre moitié était donnée au concours.

D'autre part, d'après l'article 2, paragraphe 2, du même arrêté, les deux tiers des places données au concours étaient réservées aux anciens officiers des armées actives de terre et de mer.

Il était alors dressé deux listes d'admissibilité à la suite du concours, une pour les candidats militaires, une pour les candidats civils, et l'Administration, en vue d'assurer l'exécution des prescriptions ci-dessus, avait fixé, par une décision ministérielle du 28 octobre 1878, le mode de roulement à adopter pour la nomination aux fonctions d'inspecteur.

Depuis l'arrêté du 21 mars 1899 (modifié par l'arrêté du 1er juin 1902), qui a supprimé l'attribution des deux tiers des places aux anciens officiers admis à la suite du concours, il n'est plus établi qu'une seule liste d'admissibilité.

l'intéressé en est avisé par une décision ministérielle qui fixe sa résidence, la circonscription dont il est chargé et l'invite à se mettre à la disposition du directeur du contrôle du réseau auquel il est affecté.

---

## CADRE [1]

Depuis le décret du 30 mai 1895 les inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale sont divisés en deux classes.

Le cadre comprend donc, d'une part, des inspecteurs principaux, d'autre part, des inspecteurs particuliers de 1re et 2e classe.

La proportion des emplois dans chaque grade et dans chaque classe n'est fixée par aucun règlement.

Le nombre des inspecteurs est déterminé d'après les besoins du service et les allocations du budget [2].

D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux Publics* le cadre de l'activité comprenait, en 1902, 27 inspecteurs répartis comme suit dans les différents grades et classes, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Inspecteurs principaux | | 8 |
| Inspecteurs particuliers | 1re classe | 7 |
| | 2e classe | 12 |
| | Total | 27 |

[1] En remplaçant les commissaires royaux de l'ordonnance de 1846 par les inspecteurs de l'exploitation commerciale, l'arrêté du 20 mars 1848 les avait divisés en deux classes : inspecteurs principaux et inspecteurs particuliers.

Les inspecteurs principaux, supprimés par l'arrêté du 22 septembre 1848, furent rétablis par le décret du 26 juillet 1852, qui réorganisait le corps des inspecteurs. Cette division en inspecteurs principaux et inspecteurs particuliers subsista intacte jusqu'au décret du 30 mai 1895 sur l'organisation du contrôle des chemins de fer, dont l'article 12 stipula la division des inspecteurs *particuliers* en deux classes.

[2] Décret du 26 juillet 1852, art. 5, § 2.

---

## AVANCEMENT

Aux termes de l'article 12 du décret du 30 mai 1895, les inspecteurs particuliers sont promus à la classe supérieure par le Ministre des Travaux publics.

Ils débutent par la 2e classe et ne peuvent passer à la 1re classe qu'après un délai minimum de trois ans [1].

Les inspecteurs particuliers, ayant au moins trois ans de service dans la 1re classe, peuvent être promus au grade d'inspecteur principal [2].

Enfin, c'est parmi les inspecteurs principaux que sont recrutés [3], au choix, les contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale.

Chaque année, au mois de janvier, il est établi, d'après les propositions des contrôleurs généraux de l'exploitation [4] commerciale et du directeur du contrôle commercial des chemins de fer, une liste des inspecteurs principaux ou particuliers susceptibles d'obtenir un avancement.

[1] Décret du 30 mai 1895, art. 12.

[2] Aux termes de l'arrêté du 29 décembre 1887, les inspecteurs principaux peuvent être pris également parmi les chefs de division ou les chefs de bureau de l'Administration centrale des Travaux publics comptant au moins vingt ans de services (modification de l'art. 1er, § 1, de l'arrêté du 10 février 1878).

[3] L'article 8, § 3, du décret du 30 mai 1895, stipule que les contrôleurs généraux peuvent être choisis également parmi les fonctionnaires des Ministères des Travaux publics, des Finances et du Commerce ayant rang de chef de bureau, soit parmi les membres des Chambres de commerce.

Toutefois, lors de la discussion à la Chambre des députés du budget de 1900, le Ministre des Travaux publics a pris l'engagement de ne plus recruter ces hauts fonctionnaires que parmi les inspecteurs de l'exploitation commerciale (Voir *Journal officiel*, Chambre des députés, séance du 18 décembre 1899). Un extrait du compte rendu de cette séance est cité au chapitre IV (*Contrôleurs généraux*).

[4] Les propositions d'avancement en faveur des commissaires de surveillance administrative de 1re classe, reconnus aptes à remplir les fonctions d'inspecteur particulier, sont présentées par le contrôle commercial (Arrêté du 26 octobre 1895, art. 8, § 3).

Le Ministre arrête sur cette liste, et d'après les crédits disponibles, le nombre des inspecteurs à élever au grade ou à la classe supérieure.

**Répartition dans les services.** — Le contrôle de l'exploitation commerciale de chaque réseau comprend un inspecteur principal et des inspecteurs particuliers dont le nombre varie entre 3 et 5, suivant les besoins du service et dans la limite des crédits ouverts.

---

## CHAPITRE IV

## CONTROLEURS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE

**Historique.** — Les contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale des chemins de fer ont été créés par le décret du 30 mai 1895 portant réorganisation du contrôle des chemins de fer.

Ils ont recueilli la plupart des attributions que l'arrêté du 20 mai 1893, portant également réorganisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général, avait confiées aux ingénieurs en chef du contrôle central [1], supprimés par le décret précité du 30 mai 1895.

**Recrutement.** — Aux termes de l'article 8, paragraphe 3, du décret de 1895, les contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale sont nommés par décret et choisis soit parmi les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale, soit parmi les fonctionnaires des Ministères des Travaux publics, des Finances ou du Commerce, ayant rang de chef de bureau, soit parmi les membres des Chambres de commerce.

Mais, lors de la discussion, à la Chambre des députés, du budget de 1900, le Ministre des Travaux publics, en réponse à une observation présentée par M. Paul Faure, député, au sujet du chapitre XVII, a pris l'engagement de ne plus recruter ces hauts fonctionnaires que parmi les inspecteurs.

Il n'est pas sans intérêt d'indiquer ici dans quelles circonstances le Ministre a été amené à prendre cette importante résolution qui, bien que non sanctionnée par un décret,

[1] Arrêté du 20 mai 1893, art. 5.

n'en modifie pas moins, en fait, l'article 8 du décret du 30 mai 1895.

On ne peut mieux faire que de citer à ce sujet un extrait de la discussion, à la Chambre, du chapitre XVII.

*Séance du 18 décembre* 1899. — M. Paul Faure. Je désirerais présenter, à l'occasion du chapitre XVII, une observation.

Nous avons appris, il y a quelques jours, par les journaux, que le Ministre des Travaux publics se préoccupait de faire examiner par le Conseil d'État la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de modifier le décret de 1895 sur l'organisation du contrôle des chemins de fer.

M. le Ministre soumet au Conseil d'État une modification qui porte sur le personnel des directeurs placés à la tête des grands services du contrôle Il veut demander plus de zèle, plus d'activité à ces agents, et il propose de confier ces directions non plus à des fonctionnaires touchant presque au terme de leur carrière, comme les inspecteurs généraux des ponts et chaussées, mais à des hommes plus jeunes, plus actifs, à de simples ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Loin de moi, Messieurs, la pensée de m'élever contre cette proposition du Ministre; je pense que nous devons être unanimes à approuver une initiative de cette nature, manifestement inspirée par le désir de rendre le contrôle plus sévère et plus agissant.

Ceci dit, et puisque le Conseil d'État va être saisi d'une modification du décret de 1895, je demande à M. le Ministre des Travaux publics s'il ne penserait pas qu'il fût utile d'apporter une autre modification à ce décret. Je veux parler de l'article 8 ainsi conçu :

« Le contrôle de l'exploitation commerciale comprend l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, l'examen du budget des compagnies et la vérification de la comptabilité des services ne rentrant pas dans les attributions des autres contrôles. A ce service sont affectés sous les ordres de l'inspecteur général : 1° un contrôleur général de l'exploitation commerciale nommé par décret et choisi, soit parmi les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale, soit parmi les fonctionnaires des Ministères des Travaux publics, des Finances et du Commerce ayant rang de chefs de bureau, soit parmi les membres des Chambres de commerce; 2° etc. »

Vous le voyez, le décret de 1895, se préoccupant du recrutement des contrôleurs généraux, fixe trois classes dans lesquelles on peut les choisir. L'un des meilleurs modes qui — j'ai hâte de le dire — est tout à fait excellent, c'est celui qui consiste à prendre les contrôleurs généraux dans le corps des inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du Ministère des Travaux publics. Quant aux deux autres, ils sont déplorables : c'est la faculté de les prendre parmi les fonctionnaires des Ministères des Travaux

publics, du Commerce et des Finances, ayant rang de chefs de bureau, ou parmi les membres des Chambres de commerce de la France.

En effet, il suffit d'examiner les fonctions des contrôleurs généraux pour s'apercevoir qu'on ne peut réellement les recruter avec fruit que parmi les hommes compétents qui, pendant de longues années, ont fait leur étude spéciale des questions si délicates, si difficiles, si complexes de l'exploitation commerciale. Le contrôleur général doit, en effet, discuter des questions de tarifs avec les représentants des compagnies; il est le représentant, lui, de l'intérêt de l'État et de l'intérêt du public. Il discute avec qui? Avec des agents commerciaux des compagnies dont c'est le métier et qui sont admirablement instruits sur toutes ces questions. Il lui faut donc une compétence spéciale, une compétence exceptionnelle.

Où peut-on trouver d'excellents contrôleurs généraux ayant cette compétence? C'est assurément parmi les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du Ministère des Travaux publics qui, depuis longtemps, ont fait une étude approfondie, exclusive, de toutes ces questions. Cela est tellement vrai qu'en fait, il est presque sans exemple que les contrôleurs de l'exploitation commerciale au Ministère des Travaux publics aient été choisis en dehors des inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale.

. . . . . .

Dans ces conditions, je demande à M. le Ministre des Travaux publics s'il ne pense pas qu'il soit utile, puisqu'il soumet au Conseil d'État la question des modifications à apporter au décret de 1895, de mettre la législation en harmonie avec les faits et de décider que les contrôleurs généraux ne pourront être choisis à l'avenir que parmi les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale.

Certes, il y a, parmi les chefs de bureau de l'Administration centrale, des hommes fort distingués, — je suis loin de le méconnaître, — mais la Chambre comprendra certainement que ces fonctionnaires, si intelligents soient-ils, ne sont pas préparés par leurs études antérieures à s'occuper des questions d'exploitation commerciale et à discuter, par exemple, avec les agents commerciaux des compagnies de chemins de fer, les problèmes si délicats des tarifs et des transports Ils n'y sont pas préparés, et il paraît presque impossible, quels que soient leur zèle et leur activité, qu'ils puissent arriver à acquérir ces connaissances si spéciales et si étendues, qui sont indispensables à un chef de service de l'exploitation commerciale vraiment à la hauteur de ses fonctions. Il en est à plus forte raison de même des membres des Chambres de commerce.

J'en ai dit assez et je m'excuse devant la Chambre d'avoir retenu aussi longtemps sa bienveillante attention. J'espère que M. le Ministre des Travaux publics voudra bien m'honorer d'une réponse et donner à ce personnel des inspecteurs principaux de l'Administration des Travaux publics, si intéressant, si laborieux, si digne

d'intérêt, la satisfaction qui lui est légitimement due et qu'il attend avec confiance.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Messieurs, je n'ai pas l'intention de demander au Conseil d'État la revision complète du décret de 1895 organisant le contrôle des chemins de fer; cependant je reconnais le bien fondé des observations de M. Paul Faure.

Le corps des contrôleurs généraux, des inspecteurs principaux du contrôle commercial rend les plus grands services à mon Administration, et il serait vraiment fâcheux qu'on compromît l'avancement et le recrutement de ces précieux agents, si, par un abus contre lequel moi-même je m'élèverais, on pouvait appeler à prendre rang, dans ce corps, des personnes qui ne seraient nullement qualifiées par leurs services antérieurs.

Aussi, dans la pratique, je m'engage, devant la Chambre, à ne pas recruter les contrôleurs généraux dans d'autres catégories que celle des inspecteurs commerciaux.

Mais je ne crois pas utile — et la Chambre partagera certainement mon avis — pour cette simple réforme d'aller devant le Conseil d'État.

Je prie M. Paul Faure de vouloir bien se contenter de ces déclarations qui sont, je crois, de nature à le satisfaire.

M. PAUL FAURE. — Je remercie M. le Ministre des Travaux publics de ses déclarations, et j'en prends acte.

Cette résolution ne peut que donner toute satisfaction au personnel des inspecteurs qui, à maintes reprises, avaient manifesté le désir d'obtenir cette modification de l'article 8 du décret du 30 mai 1895.

**Cadre.** — Il n'y a qu'une seule classe de contrôleurs généraux et un contrôleur général par grand réseau.

**Assimilation**[1]. — Dans la hiérarchie du personnel du contrôle, les contrôleurs généraux sont assimilés, au point de vue de la préséance, aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines. Ils sont placés sous les ordres immédiats du directeur du contrôle commercial des chemins de fer.

[1] Au point de vue spécial de l'âge de la retraite, ils sont assimilés par l'arrêté du 26 octobre 1895, aux inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines de 2e classe et en vertu de la disposition transitoire prévue par l'arrêté du 5 octobre 1899, aux inspecteurs généraux de 1re classe, qui cessent également leurs fonctions à soixante-dix ans (Voir livre IV, chap. III, *Retraites*).

# LIVRE II

# RECRUTEMENT DU PERSONNEL ATTACHÉ AU SERVICE DU CONTROLE ET PROVENANT DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

## CHAPITRE I

## COMMIS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Les *commis des ponts et chaussées* dénommés[1] autrefois *employés* ou *agents secondaires*, et plus anciennement encore *piqueurs*, sont affectés au service des bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées ou adjoints aux conducteurs pour les études et la surveillance des travaux et pour la surveillance et la police du domaine public.

Ils peuvent être temporairement affectés par le Ministre des Travaux publics aux bureaux des ingénieurs des mines; ils sont alors désignés sous le nom de *commis des mines* pendant toute la durée de cette affectation (Article 1er du décret du 3 janvier 1894).

**Nomination.** — Aux termes de l'article 3 du décret de 1894, les commis des ponts et chaussées sont nommés et promus par le Ministre des Travaux publics.

D'après l'article 4, tous les commis débutent par le grade de commis stagiaire, à l'exception : 1° des agents inférieurs des ponts et chaussées comptant au moins un an de services et ayant satisfait à l'examen prévu à l'article 6 ci-après, ou étant pourvus d'un certificat ou diplôme dispensant de l'examen ; ces agents débutent par la 4e classe ; 2° des candidats admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées ou de contrôleur des mines, qui débutent par la 3e classe.

Tous les emplois de commis stagiaire sont réservés, conformément à l'article 5, aux anciens sous-officiers présentés en vertu de

[1] C'est le décret d'organisation du 9 juin 1888 qui leur a donné le titre de commis.

l'article 24 de la loi du 18 mars 1889 par la commission de classement siégeant au Ministère de la Guerre ou aux anciens militaires remplissant les conditions déterminées par le règlement d'administration publique du 28 janvier 1892, rendu en exécution de la loi du 15 juillet 1889.

A défaut de candidats de cette catégorie, le Ministre des Travaux publics peut nommer le nombre de commis stagiaires nécessaire aux besoins du service, en se conformant aux conditions déterminées par l'article 5 du règlement d'administration publique du 28 janvier 1892 et par l'article 6 reproduit ci-après.

Aux termes dudit article nul ne peut être nommé commis stagiaire s'il n'est Français, âgé de seize ans au moins et de vingt-huit ans au plus, et s'il n'a été déclaré admissible soit en raison des titres par lui produits conformément au paragraphe 2 du présent article, soit à la suite d'un examen portant sur les connaissances ci-après :

Ecriture. Principes de la langue française. Arithmétique élémentaire. Exposition du système métrique des poids et mesures. Notions de géométrie relative à la mesure des angles, des surfaces et des solides. Eléments de dessin linéaire.

Sont dispensés de l'examen : 1° les candidats déclarés admissibles aux épreuves du 2e degré dans le concours pour le grade de conducteur des ponts et chaussées; 2° les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat ès sciences ou du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire classique; 3° les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire spécial ou moderne; 4° les anciens élèves diplômés des écoles nationales d'arts et métiers ; 5° les anciens élèves diplômés des écoles des maîtres mineurs d'Alais ou de Douai.

Tout candidat, qu'il soit ou non dispensé de l'examen, adresse, avant le 1er janvier, sa demande au Ministre des Travaux publics en y joignant : 1° son acte de naissance et, s'il y a lieu, une pièce authentique établissant sa qualité de Français ; 2° un extrait négatif du casier judiciaire; 3° une note relatant ses antécédents ; 4° une copie des diplômes ou certificats qu'il a obtenus, certifiée conforme par l'ingénieur du service ordinaire des ponts et chaussées de sa résidence; 5° une déclaration signée de lui faisant connaitre, par ordre de préférence, les départements dans lesquels il demande à servir comme commis stagiaire.

Le Ministre, sur le rapport de l'ingénieur en chef du service ordinaire et sur l'avis du préfet, arrête pour chaque département la liste des candidats autorisés à se présenter à l'examen et fixe le nombre maximum de ceux qui pourront être déclarés admissibles.

L'examen a lieu dans chaque département, suivant les nécessités du service et aux époques fixées par le Ministre des Travaux publics, devant une commission composée d'un ingénieur en chef et de deux ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs ou conducteurs des ponts et chaussées.

Le Ministre arrête la liste des candidats déclarés admissibles au

grade de commis stagiaire des ponts et chaussées, soit d'après les procès-verbaux d'examen, soit d'après la vérification des titres dispensant de l'examen et d'après le résultat des enquêtes faites par les ingénieurs en chef et les préfets.

**Avancement.** — La durée du stage est d'un an.

A l'expiration du stage, l'ingénieur en chef du service auquel un stagiaire est attaché adresse au Ministre des Travaux publics, par l'intermédiaire du préfet, un rapport sur l'aptitude de ce stagiaire, sa conduite et sa manière de servir.

Le Ministre, sur le vu de ce rapport, nomme, s'il y a lieu, le stagiaire à la 4e classe du grade de commis.

Les stagiaires qui n'obtiennent pas la 4e classe à l'expiration de de leur année de stage sont immédiatement licenciés sans avoir droit à aucune indemnité (Décr. de 1894, art. 7).

Pour obtenir une élévation de classe, les commis doivent compter au moins trois années de services dans la classe immédiatement inférieure.

Les commis principaux de 1re classe sont pris parmi les commis principaux de 2e classe comptant au moins vingt-cinq ans de services comme commis (Décret du 7 novembre 1899, art. 2).

Le temps passé sous les drapeaux pour l'accomplissement de leur service obligatoire compte pour l'avancement au même titre que le temps de service effectif de commis (Décret, 1894, art. 13, 2e).

Effectif du corps des commis des ponts et chaussées. — Conformément à l'article 1er du décret du 7 novembre 1899, le nombre des commis principaux ne peut dépasser le huitième de l'effectif total et celui des commis de 1re classe le sixième.

Le nombre des commis stagiaires est subordonné aux besoins du service.

D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics*, le cadre de l'activité comprenait en 1902, 2.474 commis des ponts et chaussées et des mines répartis comme suit dans les différents grades et classes savoir :

| | |
|---|---|
| Commis principaux de 1re classe | 28 |
| — 2e — | 157 |
| Commis de 1re classe | 575 |
| — 2e — | 530 |
| — 3e — | 493 |
| — 4e — | 581 |
| — Stagiaires | 110 |
| Total | 2.474 |

## CHAPITRE II

# CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET CONTROLEURS DES MINES

## SECTION I

### CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Le corps des conducteurs des ponts et chaussées a été institué par le décret du 7 fructidor an XII (25 août 1804) qui a été modifié ultérieurement par le décret du 13 octobre 1851.

Aux termes de l'article 47 du décret de 1804, les conducteurs des travaux des ponts et chaussées étaient chargés de surveiller et contrôler, sous les ordres des ingénieurs, les travaux de toute espèce en entreprise ou régie, de tenir les états des piqueurs et ouvriers, vérifier les matériaux et leur emploi, de les toiser en présence des ingénieurs, d'aider les ingénieurs, pour la levée des plans, de concourir à l'exécution des lois et de verbaliser sur les contraventions en matière de grande voirie.

**Admission.** — Les conditions d'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées ont été réglées par un arrêté du Ministre des Travaux Publics, en date du 30 novembre 1900, qui est reproduit ci-après :

Un concours a lieu tous les ans pour l'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées. Il consiste dans deux examens passés, le premier au chef-lieu de chaque département, et le second dans certaines villes préalablement désignées par l'Administration.

L'époque à laquelle commencent les opérations du concours est fixée chaque année. Un avis inséré au *Journal officiel* fait connaître cette époque, ainsi que les villes désignées pour les examens du second degré.

Toutes les épreuves sont publiques.

Nul n'est admis à prendre part au concours s'il n'est Français ou naturalisé Français, et s'il n'est âgé de plus de dix-huit ans et de moins de trente ans au 1er janvier de l'année dans laquelle a lieu le concours. Toutefois, les militaires ayant passé trois ans

sous les drapeaux dans l'armée active sont admis à concourir jusqu'à l'âge de trente-trois ans et les commis des ponts et chaussées et des mines qui, à l'âge de trente ans comptaient plus de deux ans de services, peuvent concourir jusqu'à trente-cinq ans.

Les demandes d'admission au concours doivent être adressées au Ministre avant le 1er janvier.

Elles sont accompagnées :

1° De l'acte de naissance du candidat :

2° D'une note fournissant les indications suivantes : nom et prénoms ; lieu et date de naissance ; — qualité, grade et traitement ; — service et résidence ; — emploi auquel le candidat est habituellement affecté ; — date de la nomination à chaque grade ; — services civils et militaires ; emplois antérieurs ;

3° Des diplômes et certificats qui auraient pu lui être délivrés ;

4° Un extrait du casier judiciaire ;

5° Un certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire du lieu de la résidence ;

6° Un certificat, sur papier timbré, d'un médecin assermenté constatant que le candidat n'est atteint d'aucune infirmité apparente ou cachée pouvant l'empêcher de faire sur le terrain les diverses opérations nécessitées par le service des ponts et chaussées et que l'état de ses yeux ne lui interdit pas d'être employé utilement à des travaux de dessin.

Les candidats appartenant déjà au service de l'Administration n'ont pas à produire ces pièces, mais leurs demandes d'admission au concours doivent être appuyées par leurs chefs hiérarchiques. Les candidats étrangers à l'Administration doivent les adresser par l'intermédiaire de l'un des ingénieurs en chef du département où ils résident.

L'Administration arrête la liste des candidats qui peuvent se présenter au concours.

Les examens tant du premier que du second degré portent sur les connaissances ci-après ; la valeur relative assignée à chacune des parties du programme, à raison de son étendue et de son importance, au point de vue du service des conducteurs, est fixée comme il suit :

CONNAISSANCES EXIGÉES

| | | Valeurs relatives. |
|---|---|---|
| 1° *Écriture courante, nette et très lisible.* — (Les candidats doivent faire des copies de la dictée et de l'avant-métré). | | |
| Dictée | 2 | |
| Avant-métré | 2 | 4 |

Valeurs relatives.

2° *Principes de la langue française.* — (Indépendamment d'une dictée destinée à constater qu'ils savent l'orthographe, les candidats ont à rédiger un rapport sur une affaire de service.)

Dictée..... 3
Rédaction..... 4 7

3° *Arithmétique.* — *Partie orale.* — Numération décimale, addition, soustraction, multiplication, division des nombres entiers et décimaux; preuves de ces opérations. — Propriétés des nombres premiers, plus grand commun diviseur, plus petit commun multiple, fractions ordinaires et décimales. — Extraction des racines carrées. — Système légal des poids et mesures. — Résolutions de problèmes, questions d'intérêt, d'escompte, de société et d'alliage. — Proportions et progressions..... 3
*Composition écrite.* — Problèmes d'arithmétique. 2 5

4° *Algèbre.* — Addition et soustraction des polynômes. — Multiplication et division des monômes et des polynômes. — Equations du 1er degré à une ou plusieurs inconnues. — Equations du 2e degré à une inconnue. — Théorie des logarithmes et usage des tables..... 2

5° *Géométrie.* — *Partie orale.* — Préliminaires. — Egalité des triangles. — Droites, perpendiculaires, obliques, parallèles. — Parallélogrammes, polygones. — Lignes proportionnelles, triangles semblables. — Mesure des angles. — Contact et intersection des cercles. — Tangentes et sécantes du cercle. — Polygones inscrits et circonscrits au cercle. — Aire des polygones et du cercle. — Propositions relatives à la ligne droite et au plan. — Plans perpendiculaires et parallèles. — Angles dièdres et trièdres. — Tétraèdres. — Pyramides. — Parallélépipèdes, prismes. — Polyèdres égaux et semblables. — Aire et volume du cône droit, du cylindre droit et de la sphère. — Représentation graphique des faits météorologiques, des données de la statistique et autres..... 3
*Composition écrite.* — Problèmes de géométrie.... 2 5

6° *Mécanique.* — Mouvement uniforme. — Mouvement accéléré. — Vitesse. — Forces. — Inertie. — Masse. — Mesure des forces. — Composition et décomposition des forces. — Travail des forces. — Kilogrammètre. — Composition et décomposition des forces parallèles concourantes ou dirigées d'une manière quelconque dans l'espace. — Détermination des centres de gravité. — Machines. — Frottement. — Travail et équilibre des forces dans les machines à mouvement uniforme. — Plan incliné, levier,

| | | Valeurs relatives. |
|---|---|---|
| balance, treuil, vis, poulies fixes et mobiles, moufles. — *Notions élémentaires d'hydraulique et de résistance des matériaux* | | 3 |
| 7° *Trigonométrie rectiligne. — Partie orale.* — Lignes trigonométriques. — Relations entre les lignes trigonométriques d'un arc. — Principales formules trigonométriques. — Usage des tables. — Résolution des triangles. — Evaluation de leur surface | 1 | |
| *Composition écrite.* — Calcul d'un triangle donné à l'aide des logarithmes | 1 | 2 |
| 8° *Géométrie descriptive.* — Méthode des projections. — Questions relatives à la ligne droite et au plan. — Mode de représentation des cylindres, cônes et sphères sur les plans de projection. — *Notions élémentaires sur la coupe des bois et des pierres* | | 3 |
| 9° *Croquis à main levée* | 2 | |
| *Dessin graphique d'un ouvrage d'art* | 3 | 5 |
| 10° *Avant-métré d'un ouvrage d'art* | | 3 |
| 11° *Lever des plans. — Partie orale.* — Mesure des distances : chaîne d'arpenteur, stadia. — Réduction à l'horizontale des distances mesurées sur les pentes. — Mesure des angles : équerre d'arpenteur, alidade, graphomètre, boussole. — Usage et vérification des instruments. — Lever à l'équerre, à la planchette, à la boussole et au graphomètre. — Rapport et dessin des plans. — Indication des échelles adoptées dans le service des ponts et chaussées. — Copie et réduction des plans. — Tracé d'un axe sur le terrain, piquetage, alignements, courbes. — Plan parcellaire | 2 | |
| *Opérations sur le terrain.* — Lever d'un plan | 2 | 4 |
| 12° *Nivellement. — Partie orale.* — Niveau d'eau. — Niveau à bulle d'air. — Niveaux d'Egault et de Lenoir. — Mire à coulisse. — Mire parlante. — Usage et vérification des instruments. — Opérations du nivellement. — Carnet. — Calcul des cotes de hauteur rapportées à un plan général de comparaison. — Modes de représentation du terrain adoptés dans le service des ponts et chaussées. — Dessin du profil en long, des profils en travers. — Plans cotés. — Tracé des profils sur le terrain. — Indication des points de hauteur pour les déblais et les remblais. — Niveau de pente de Chézy; son emploi pour tracer sur le terrain une ligne d'une pente déterminée | 2 | |
| *Opérations sur le terrain.* — Nivellement au niveau à bulle d'air | 2 | 4 |

| | | Valeurs relatives. |
|---|---|---|
| 13° *Composition écrite.* — Rédaction d'un petit projet de route avec ponceau en fer ou en maçonnerie..... | | 5 |
| 14° *Cubature des terrasses et mouvement des terres.* — *Partie orale.* — Evaluation du cube des terrassements : | | |
| 1° Par la méthode dite « exacte » ; 2° par les méthodes expéditives. — Usage des tables dressées par ordre de l'Administration. — Règles générales pour la répartition des déblais. — Divers modes de transports. — Formules qui fixent la limite des distances entre lesquelles il convient de préférer tel ou tel mode de transport. — Détermination de la distance moyenne des transports. — Tableau du mouvement et de la répartition des déblais et des remblais ..... | | 2 |
| 15° *Pratique des travaux et du service.* — Notions sur les qualités et les défauts des matériaux, sur leur emploi dans les maçonneries, charpentes en fer et en bois, sur les travaux de construction et d'entretien, sur la construction et la fondation des ouvrages d'art et sur la pratique des travaux en général..... | 5 | |
| Règlements sur la comptabilité des conducteurs. — Règlement des cantonniers. — Instruction sur la tenue des bureaux de l'ingénieur et du conducteur... | 3 | 8 |
| 16° *Notions sommaires de droit administratif.* — *Organisation et attributions des pouvoirs publics.* — *Juridictions diverses.* — *Législation du domaine public et des travaux publics.* — *Expropriation.* — *Exécution des travaux publics.* — Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs. — Règlements de voirie; applications. — *Lois et règlements sur les accidents et sur la durée du travail* ..... | | 3 |
| Les candidats seront, en outre, interrogés sur les travaux auxquels ils ont pris part ou sur les services spéciaux auxquels ils ont été attachés. | | |
| TOTAL GÉNÉRAL DES COEFFICIENTS..... | | 65 |
| Aptitude spéciale [1]..... | 2 | |
| Services rendus dans l'Administration [1]..... | 3 | 5 |

Les candidats possédant des connaissances plus étendues que celles du programme peuvent demander qu'elles soient constatées par les examinateurs du premier degré.

[1] On cotera de 0 à 20, comme pour les autres parties, mais on retranchera 13 de la note. Il ne sera donc tenu compte que de l'excès de la note sur 13.

Afin d'arriver à une appréciation exacte et comparative du mérite des candidats, il est attribué à chacune de leurs réponses ou des parties de leur travail une valeur numérique exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20, et qui ont respectivement les significations ci-après :

0 Néant. 1, 2 Très mal. 3, 4, 5 Mal. 6, 7, 8 Médiocrement. 9, 10, 11 Passablement. 12, 13, 14 Assez bien. 15, 16, 17 Bien. 18, 19 Très bien. 20 Parfaitement.

Une moyenne est établie d'après ces chiffres pour chaque partie du programme ; chacune de ces moyennes est multipliée par les nombres ou coefficients exprimant leur valeur relative, et la somme des produits donne le nombre total de points ou degrés obtenu pour l'ensemble des épreuves.

Les épreuves du premier degré comprennent toutes les compositions écrites, le dessin et le croquis, ainsi que les opérations sur le terrain, et, en outre, un examen oral sur toutes les matières énumérées ci-dessus.

Elles s'ouvrent simultanément dans tous les départements au jour et suivant l'ordre fixés par l'Administration.

La Commission chargée, dans chaque département, des examens du premier degré est composée d'un ingénieur en chef, président, et de plusieurs ingénieurs ordinaires désignés par le Ministre; ils sont pris parmi les ingénieurs attachés aux différents services du département.

Les sujets des compositions écrites sont les mêmes pour toute la France ; ils sont envoyés par l'Administration au président de chaque Commission, sous enveloppes cachetées, qui sont ouvertes en présence des candidats au moment fixé pour chaque épreuve.

L'examen de chaque candidat fait l'objet d'un procès-verbal détaillé indiquant les questions posées sur les diverses parties du programme, et la manière dont elles ont été résolues.

Toutes les pièces écrites, les dessins, les plans et carnets de nivellement sont joints au procès-verbal.

Les procès-verbaux, accompagnés de ces pièces, sont transmis au Ministre, avec un rapport sur l'ensemble des examens, et dans lequel les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le nombre de points qu'ils ont obtenu.

Le Ministre arrête, sur le vu des procès-verbaux, la liste des candidats admis à passer l'examen du second degré.

Nul ne peut être porté sur cette liste s'il n'a obtenu au moins :

1° La moitié du maximum pour chacun des articles 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 12 et 13 du programme et pour les autres articles réunis ;

2° Les deux tiers de ce même maximum pour l'ensemble de son examen.

L'examen du second degré est exclusivement oral.

La Commission chargée des examens du second degré est composée au moins de trois ingénieurs de tout grade, en activité, ou en retraite, désignés par le Ministre. Elle se transporte successivement dans les différentes villes désignées comme centre d'examen, en suivant l'itinéraire fixé par l'Administration.

Le Ministre communique à la Commission les procès-verbaux des examens du premier degré et les compositions écrites des candidats admis à l'examen du second degré.

La Commission s'approprie les épreuves écrites, et, après les avoir comparées entre elles, apprécie la valeur numérique qu'il y a lieu d'attribuer à chacune d'elles.

Lorsque les opérations de l'examen du second degré sont complètement terminées, la Commission dresse et remet au Ministre, en y joignant toutes les pièces du premier examen, une liste sur laquelle les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le résultat du concours pour toute la France. Le président y joint un rapport général sur l'ensemble du concours.

Si les candidats admissibles aux épreuves du second degré sont en trop grand nombre pour qu'une seule Commission de trois membres puisse les examiner tous, la Commission se subdivise en autant de sous-commissions de trois membres chacune qu'il est nécessaire.

La présidence de la Commission est alors dévolue à un inspecteur général.

Lorsque les opérations de chacune des sous-commissions sont terminées, l'inspecteur général réunit la Commission pour dresser une liste unique de classement des candidats par ordre de mérite.

Nul ne peut être inscrit sur la liste de classement définitif s'il n'a obtenu le nombre minimum de points fixé ci-dessus pour l'ensemble de l'examen.

Le nombre des admissions est fixé, pour chaque année, d'après le nombre prévu des vacances et les besoins présumés du service.

L'admissibilité des candidats à l'emploi de conducteur est prononcée par le Ministre, d'après la liste de classement arrêtée par la commission des examens du second degré.

Les candidats déclarés admissibles ne peuvent être nommés conducteurs que lorsqu'ils ont atteint l'âge de vingt et un ans révolus et qu'ils ont satisfait aux obligations imposées par la loi militaire.

Cette déclaration d'admissibilité ne confère aux candidats aucun droit à une nomination immédiate; elle les met seulement en position d'être désignés, à l'exclusion de tous autres candidats, pour les emplois disponibles, soit dans le département où ils résident, soit dans tout autre département. L'Administration se réserve d'ailleurs la faculté de tenir compte, pour ces désignations, des convenances et des nécessités du service plutôt que du rang occupé par les candidats sur la liste d'admissibilité.

L'Administration peut également soumettre à un stage, avant de les nommer conducteurs, les candidats admissibles qui n'au-

raient pas justifié d'une pratique suffisante du service ou qui n'auraient pas encore atteint l'âge voulu pour être pourvus du grade de conducteur. Ils reçoivent pendant la durée de ce stage, le traitement de commis des ponts et chaussées de 3e classe et les allocations accessoires calculées sur le taux fixé pour les conducteurs.

**Nomination.** — Aux termes de l'article 33 du décret du 13 octobre 1851, les conducteurs des ponts et chaussées sont nommés par le Ministre.

**Avancement.** — Pour obtenir une élévation de classe, les conducteurs doivent compter au moins trois ans de services dans la classe immédiatement inférieure (Décret du 2 août 1900).

Aux termes de l'article premier de l'arrêté du 19 mars 1900, l'avancement dans le personnel des conducteurs des ponts et chaussées est réglé comme suit :

Pour le passage à la 3e classe, 1/3 au choix, 2/3 à l'ancienneté;

Pour le passage à la 2e classe, 1/3 au choix, 2/3 à l'ancienneté;

Pour le passage à la 1re classe, 1/2 au choix, 1/2 à l'ancienneté;

Pour le passage à la 3e classe du principalat, 2/3 au choix, 1/3 à l'ancienneté;

Pour le passage à la 2e classe du principalat, 5/6 au choix, 1/6 à l'ancienneté.

Le grade de conducteur principal de 1re classe est attribué exclusivement à l'ancienneté.

EFFECTIF DU CORPS DES CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Conformément à l'article 1er du décret du 7 novembre 1899, le Ministre des Travaux publics détermine l'effectif des conducteurs des diverses classes dans la mesure des ressources budgétaires et en répartissant les agents dans chaque classe d'après les proportions suivantes de l'effectif total :

| | |
|---|---|
| Conducteurs principaux de 1re classe... | 1/7e au plus. |
| Conducteurs principaux de 2e — .. | 1/7e — |
| Conducteurs principaux de 3e — ... | 1/7e — |
| Conducteurs de 1re classe. ... ..... | 1/7e — |
| Conducteurs de 2e — .. ..... | 1/7e — |
| Conducteurs de 3e — ..... .... | 1/7e — |
| Conducteurs de 4e — ..... | 1/7e au moins. |

D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics*, le cadre de l'activité comprenait, en 1902, 3.459 conducteurs des ponts et chaussées répartis comme suit dans les différents grades et classes, savoir :

| | |
|---|---|
| Conducteurs principaux de 1re classe | 119 |
| — — de 2e — | 323 |
| — — de 3e — | 537 |
| Conducteurs de 1re classe | 673 |
| — de 2e — | 673 |
| — de 3e — | 726 |
| — de 4e — | 408 |
| TOTAL | 3.459 |

Il y avait, en outre, à la même date, 54 conducteurs faisant fonctions d'ingénieurs, et se décomposant comme suit :

| | |
|---|---|
| Conducteurs principaux de 1re classe | 1 |
| — — de 2e — | 14 |
| — — de 3e — | 14 |
| — de 1re classe | 13 |
| — de 2e — | 8 |
| — de 3e — | 4 |

## SECTION II

## CONTROLEURS DES MINES

Le corps des contrôleurs des mines a été institué par un décret en date du 24 décembre 1851 où ils étaient désignés sous le nom d'agents secondaires ou gardes-mines.

Un décret ultérieur du 13 février 1890 leur a conféré le titre de contrôleurs des mines.

Aux termes de l'article 30 du décret du 24 décembre 1851, les gardes-mines étaient chargés de seconder les ingénieurs des mines en ce qui concerne la surveillance de police des exploitations des mines, minières, carrières et tourbières, des usines, etc., les levés et copies de plans superficiels et souterrains; la surveillance de police des appareils à vapeur et du matériel des chemins de fer, etc.

Les contrôleurs des mines sont donc les auxiliaires des ingénieurs des mines, comme les conducteurs des ponts et chaussées sont ceux des ingénieurs des ponts et chaussées.

**Admission.** — Les conditions d'admission dans le personnel des contrôleurs des mines ont été fixées par un arrêté du Ministre des Travaux publics, en date du 15 décembre 1882, qui est reproduit ci-après :

Article premier. — Les concours pour l'emploi de contrôleur des mines ont lieu aux époques qui sont déterminées par le Ministre des Travaux publics en raison des besoins du service.

Un avis inséré au *Journal officiel*, deux mois avant l'époque fixée pour l'ouverture des épreuves, fait connaître le jour des examens.

Art. 2. — Nul n'est admis à concourir, s'il n'est âgé de plus de vingt et un ans et de moins de trente ans au 1er janvier de l'année dans laquelle a lieu le concours. Toutefois, les militaires munis d'un congé régulier et les commis des ponts et chaussées et des mines qui, à l'âge de trente ans, comptent au moins deux ans de services, peuvent se présenter à l'examen jusqu'à l'âge de trente-cinq ans. La limite d'âge est portée à trente-sept ans pour les anciens sous-officiers des armées de terre et de mer, comptant sept

ans de service sous les drapeaux dans l'armée active, dont quatre avec le grade de sous-officier.

Art. 3. — Les demandes d'admission au concours doivent être adressées au Ministre avant le terme indiqué dans l'avis inséré au *Journal officiel*.

Elles sont accompagnées :

1° De l'acte de naissance du candidat ;

2° D'une note faisant connaître ses antécédents et les études auxquelles il s'est livré ; les diplômes et certificats qui auraient pu lui être délivrés, ou copies de ces pièces, doivent être joints à cette note.

Si les candidats sont déjà au service de l'Administration des Travaux publics, leurs demandes sont transmises par l'intermédiaire et avec l'avis de leurs chefs hiérarchiques ;

3° D'un certificat de médecin dûment légalisé, constatant que le candidat a été vacciné ou qu'il a eu la petite vérole ; qu'il est d'une bonne constitution et exempt de toute infirmité le rendant impropre à la marche ou à la visite des travaux souterrains.

Le Ministre arrête la liste des candidats qui peuvent se présenter aux examens. Les candidats autorisés à concourir sont informés du lieu où ils doivent se présenter pour subir les épreuves.

Art. 4. — Le concours comprend des épreuves écrites et des épreuves orales.

Les examens sont subis devant des Commissions régionales composées d'un ingénieur en chef et de deux ingénieurs ordinaires du corps des mines désignés par le Ministre. Au besoin, l'un des ingénieurs ordinaires des mines peut être remplacé par un ingénieur du corps des ponts et chaussées.

Une Commission centrale d'examen est instituée à l'Ecole des Mines de Paris. Elle est composée de trois professeurs de l'Ecole, qui sont désignés par le Ministre. Elle prépare les sujets des compositions écrites qui, dans un même concours, sont les mêmes pour toute la France et doivent être traités le même jour et suivant l'ordre fixé par l'Administration. Elle centralise la correction des compositions écrites et dresse la liste de classement des candidats. Les sujets de composition sont transmis par le Ministre aux présidents des Commissions régionales sous enveloppes cachetées, qui sont ouvertes en présence des candidats au moment fixé pour chaque épreuve.

Les Commissions régionales ne dressent de procès-verbaux d'examens que pour les épreuves orales ; elles les transmettent avec les compositions écrites au Ministre des Travaux publics, qui les communique au président de la Commission centrale pour servir au classement des candidats.

Art. 5. — Les examens portent sur les connaissances ci-après ; le nombre de points attribué à chacune des parties de l'examen est établi d'après des coefficients fixés comme il suit :

## CONNAISSANCES EXIGÉES

### *Compositions écrites*

| | Valeur des coefficients |
|---|---|
| 1° *Dictée* | 4 |
| (Sur les quatre points attribués à la dictée, deux sont comptés pour l'écriture et deux pour l'orthographe). | |
| 2° *Rapport sur une affaire de service* | 3 |
| 3° *Copie à une échelle donnée d'un plan proposé par la commission centrale d'examen* | 4 |
| 4° *Une application numérique d'arithmétique et de géométrie se rapportant de préférence à une question d'exploitation souterraine ou d'appareil à vapeur* | 5 |
| TOTAL | 16 |

### *Examen oral*

1° *Arithmétique :* Numération décimale, addition, soustraction, multiplication, division, preuve de ces opérations. — Nombres décimaux. — Fractions. — Extraction de racines carrées et cubiques. — Système légal des poids et mesures. — Questions d'intérêt, d'escompte et de société. — Proportions, exercices de calculs ..... 5

2° *Notions sur les logarithmes et usage des tables* ..... 2

3° *Géométrie :* Préliminaires. — Egalité des triangles. — Droites perpendiculaires. — Obliques, parallèles. — Parallélogrammes. — Polygones. — Lignes proportionnelles. — Triangles semblables. — Mesures des angles. — Contact et intersection des cercles. — Tangentes et sécantes du cercle. — Polygones inscrits et circonscrits au cercle. — Aire des polygones et du cercle. — Volume du prisme et de la pyramide. — Aire et volume du cône droit, du cylindre droit et de la sphère. — Exercices d'évaluations numériques des aires et des volumes rapportés au mètre et à ses subdivisions ..... 5

4° *Notions sur la trigonométrie rectiligne :* Lignes trigonométriques. — Relations entre les lignes trigonométriques d'un arc. — Principales formules trigonométriques. — Usage des tables ..... 2

5° *Notions sur la méthode des projections* ..... 1

6° *Notions sur les principales machines simples et composées :* Le levier, la poulie, le plan incliné, le treuil, les moufles et la vis, en faisant abstraction du frottement....

Valeur des coefficients.

7° *Notions générales sur les appareils à vapeur :* Définition de l'unité de pression, de l'unité de travail, tension effective. — Formes diverses des chaudières à vapeur, détermination de la surface de chauffe et de la capacité d'un générateur donné : causes les plus fréquentes d'explosions de chaudières à vapeur. — Détails pratiques de l'épreuve légale des chaudières à vapeur à l'aide de la pompe de pression. — Notions sur les soupapes de sûreté, les manomètres, les indicateurs divers du niveau de l'eau dans les générateurs, détermination du poids qui doit former la charge d'une soupape de sûreté. — Explication sommaire du mode d'action de la vapeur considérée comme force motrice : description succincte de l'ensemble d'une machine à vapeur. (Explications sommaires sur des modèles ou des dessins d'appareils à vapeur)..... 5

8° *Lever des plans superficiels et souterrains :* Tracé d'une ligne droite sur le terrain. — Mesure de cette ligne. — Emploi de l'équerre d'arpenteur. — Lever à la planchette, à la boussole. — Lever des plans souterrains au moyen des instruments usuels, tels que boussole et demi-cercle suspendus. — Boussole carrée. — Graphomètre et théodolite. — Orientation des plans superficiels et souterrains. — Tracé graphique des plans levés par les différentes méthodes. — Niveau d'eau. — Niveau à bulle d'air. — Niveau d'Egault et de Lenoir. — Mire à coulisse, mire parlante. — Opération du nivellement, carnet, calcul des cotes de hauteur, rapportées à un plan général de comparaison. — Mouvement, emploi et vérification des instruments avec lesquels sont levés les plans superficiels et souterrains..... 5

TOTAL DES COEFFICIENTS DE L'EXAMEN ORAL..... 26

Les candidats possédant des connaissances plus étendues peuvent demander qu'elles soient constatées par les examinateurs.

ART. 6. — Afin d'arriver à une appréciation exacte et comparative du mérite des candidats, il est attribué à chacune de leurs réponses ou parties de leur travail une valeur numérique exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20 et qui ont les significations suivantes :

0. Néant; 1, 2. Très mal; 3, 4, 5. Mal; 6, 7, 8. Médiocrement; 9, 10, 11. Passablement; 12, 13, 14. Assez bien; 15, 16, 17. Bien; 18, 19. Très bien; 20. Parfaitement.

Une moyenne est établie d'après ces chiffres, pour chaque partie de l'examen; chacune de ces moyennes est multipliée par les nombres ou coefficients exprimant leur valeur relative; et la somme des produits donne le nombre total de points obtenus pour l'ensemble des épreuves.

Art. 7. — La commission centrale d'examen consigne, sur les procès-verbaux transmis par les Commissions régionales, les résultats des épreuves écrites, et renvoie au Ministre lesdits procès-verbaux avec un rapport général sur l'ensemble du concours.

Nul ne peut être inscrit sur la liste de classement définitif, s'il n'a obtenu la moitié du maximum pour chacun des articles du programme et les deux tiers de ce même maximum pour l'ensemble de l'examen.

Art. 8. — Le nombre des admissions est fixé chaque année d'après le nombre prévu des vacances et les besoins présumés du service.

Art. 9. — L'admissibilité des candidats à l'emploi de contrôleur des mines est prononcée par le Ministre, d'après la liste de classement arrêtée par la Commission centrale d'examen.

Cette déclaration d'admissibilité ne concède aux candidats aucun droit à une nomination immédiate; elle les met seulement en position d'être désignés pour les emplois disponibles, soit dans le département où ils résident, soit dans tout autre département. L'Administration se réserve d'ailleurs la faculté de tenir compte, pour ces désignations, des convenances et des nécessités du service, plutôt que du rang occupé par les candidats sur la liste d'admissibilité.

**Anciens élèves des écoles des maîtres mineurs d'Alais et de Douai.** — Un décret du 2 janvier 1883, a décidé que les trois premiers élèves sortant annuellement des écoles des maîtres mineurs d'Alais et de Douai, et satisfaisant d'ailleurs à la condition d'âge, pourraient être nommés directement à l'emploi de contrôleur des mines de 4e classe.

**Nomination.** — Les contrôleurs des mines sont nommés par le Ministre.

**Avancement.** — Pour obtenir une élévation de classe, les contrôleurs doivent compter au moins trois ans de services dans la classe immédiatement inférieure. (Décret du 2 août 1900).

### EFFECTIF DU CORPS DES CONTRÔLEURS DES MINES

Conformément à l'article 1er du décret du 7 novembre 1899, le Ministre des Travaux publics détermine l'effectif des contrôleurs des mines des diverses classes dans la mesure des ressources budgétaires et en répartissant les agents dans chaque classe d'après les proportions suivantes de l'effectif total :

| | |
|---|---|
| Contrôleurs principaux de 1re classe ..... | 1/7e au plus. |
| — — 2e — ..... | 1/7e — |
| — — 3e — ..... | 1/7e — |
| Contrôleurs de 1re classe..... | 1/7e — |
| — 2e — ..... | 1/7e — |
| — 3e — ..... | 1/7e — |
| — 4e — ..... | 1/7e au moins. |

D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics*, le cadre de l'activité comprenait, en 1902, 186 contrôleurs des mines repartis comme suit dans les différents grades et classes, savoir :

| | |
|---|---|
| Contrôleurs principaux de 1re classe..... | 12 |
| — — 2e — ..... | 17 |
| — — 3e — ..... | 26 |
| Contrôleurs de 1re classe ..... | 33 |
| — 2e — ..... | 25 |
| — 3e — ..... | 37 |
| — 4e — ..... | 36 |
| TOTAL..... | 186 |

Il y avait, en outre, à la même date, un contrôleur principal de 1re classe faisant fonctions d'ingénieur ordinaire des mines.

De plus un contrôleur principal de 1re classe cumulait, avec un emploi de son grade, l'intérim du sous-arrondissement comprenant la subdivision dont le service lui était confié.

## SECTION III

## SOUS-INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Les sous-ingénieurs des ponts et chaussées ont été créés par le décret du 21 décembre 1867, ainsi conçu :

Le titre de sous-ingénieur pourra être conféré par arrêté du Ministre des Travaux publics, sur la proposition de l'inspecteur général de la division, aux conducteurs principaux des ponts et chaussées remplissant, depuis cinq ans au moins, les fonctions d'ingénieur.

200 conducteurs principaux, ayant rempli les fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées, ont été l'objet, depuis 1868, des dispositions du décret précité.

Le grade de sous-ingénieur comporte une classe unique.

D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics*, le cadre de l'activité comprenait, en 1902, 70 sous-ingénieurs des ponts et chaussées.

On a vu, page 392, qu'à la même époque, 54 arrondissements d'ingénieurs ordinaires étaient confiés à des conducteurs faisant fonctions d'ingénieur.

Enfin, il y a lieu d'ajouter que 27 arrondissements ont pour titulaires des agents voyers d'arrondissement, faisant également fonctions d'ingénieur ordinaire.

## SECTION IV

## SOUS-INGÉNIEURS DES MINES

Le titre de sous-ingénieur des mines a été créé par le décret du 6 avril 1902, dont teneur suit :

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu le décret du 24 décembre 1851 portant organisation du corps des mines,

Vu le décret du 7 novembre 1899 portant fixation du traitement des contrôleurs des mines,

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. — Le titre de sous-ingénieur des mines pourra être conféré, par arrêté du Ministre des Travaux publics, aux contrôleurs principaux des mines remplissant depuis cinq ans au moins les fonctions d'ingénieur.

ART. 2. — Le traitement des sous-ingénieurs des mines est fixé à 4.500 francs par an.

ART. 3. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

*L'Annuaire du Ministère des Travaux publics* comporte le nom d'un seul contrôleur principal de 1re classe faisant fonctions d'ingénieur ordinaire des mines; toutefois, l'intérim d'un sous-arrondissement minéralogique est fait, depuis plusieurs années, par un contrôleur, actuellement principal de 1re classe et d'ailleurs titulaire de la subdivision dont la résidence coïncide avec celle du sous-arrondissement minéralogique dont il est chargé.

## CHAPITRE III

# INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

---

## SECTION I

### INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Les ingénieurs des ponts et chaussées, qui sont chargés spécialement de l'exécution des travaux publics de l'État sous la direction du Ministre des travaux publics, peuvent en outre être chargés accessoirement des travaux publics exécutés au compte des divers Ministères, des départements ou des communes, et sont, en ce cas, placés dans la situation de service détaché. Ils se recrutent chaque année dans la proportion de cinq sixièmes parmi les élèves sortant de l'école polytechnique et de l'école des ponts et chaussées ; et d'un sixième parmi les conducteurs des ponts et chaussées ayant dix ans de grade et ayant subi avec succès l'examen prévu par la loi du 30 novembre 1850.

L'école des ponts et chaussées fondée en 1750, a été l'objet de divers décrets d'organisation dont le dernier est en date du 18 juillet 1890.

Le corps des ponts et chaussées, créé par arrêt du conseil du Roi en date du 16 février 1716, a été organisé par décrets du 7 fructidor an XII (25 août 1804) et 13 octobre 1851.

**Grades.** — Aux termes de l'article 5 du décret de 1851, les grades dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées sont fixés ainsi qu'il suit : inspecteur général de 1re classe, inspecteur général de 2e classe[1] ; ingénieur en chef (2 classes) ; ingénieur ordinaire (3 classes) ; élève ingénieur (3 classes).

**Cadres.** — Les cadres du service des ponts et chaussées sont réglés par le Ministre des Travaux publics suivant les besoins du service et en raison des crédits ouverts au budget.

[1] Antérieurement au décret du 17 juin 1854, les inspecteurs généraux de 1re classe portaient le titre d'inspecteurs généraux et les inspecteurs généraux de 2e classe celui d'inspecteurs divisionnaires.

**Nomination.** — Depuis 1793, les élèves ingénieurs des ponts et chaussées sont recrutés parmi les élèves de l'école polytechnique qui remplissent les conditions exigées par les règlements organiques de cette école (D. 1851, art. 9).

Le grade d'ingénieur ordinaire de 3e classe est conféré :

1° Aux élèves ingénieurs qui ont complété leurs études et satisfait aux conditions exigées par les règlements de l'école d'application des ponts et chaussées ;

2° Aux conducteurs des ponts et chaussées qui peuvent être admis chaque année, dans le corps des ingénieurs, aux conditions et dans la proportion prescrites par la loi du 30 novembre 1850.

**Avancement.** — Les ingénieurs ordinaires de 2e et de 1re classe sont pris respectivement parmi les ingénieurs de 3e et de 2e classe ayant au moins deux ans de service en cette qualité (D. 1851, art. 10).

Le grade d'ingénieur en chef de 2e classe ne peut être accordé qu'aux ingénieurs ordinaires de 1re classe ayant au moins deux ans de service en cette qualité.

Les ingénieurs en chef de 1re classe sont pris parmi les ingénieurs en chef de 2e classe ayant au moins trois ans de service dans cette classe (*Id.*, art. 11).

Le grade d'inspecteur général de 2e classe ne peut être accordé qu'aux ingénieurs en chef de 1re classe comptant au moins trois ans de service dans cette classe (*Id.*, art. 12).

Le grade d'inspecteur général de 1re classe ne peut être accordé qu'aux inspecteurs généraux de 2e classe ayant au moins quatre ans de service en cette qualité (*Id.*, art. 13).

La nomination aux grades a lieu par décret du président de la République, sur la proposition du Ministre des Travaux publics.

Les avancements de classe ont lieu par décision du Ministre (*Id.*, art. 14).

EFFECTIF DU CORPS DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics*, le cadre de l'activité comprenait, en 1902, 496 ingénieurs répartis comme suit dans les différents grades et classes, savoir :

| | |
|---|---|
| Inspecteurs généraux de 1re classe | 15 |
| — — 2e — | 28 |
| Ingénieurs en chef de 1re classe | 87 |
| — — 2e — | 73 |
| Ingénieurs ordinaires de 1re classe | 127 |
| — — 2e — | 71 |
| — — 3e — | 62 |
| Elèves ingénieurs | 33 |
| TOTAL | 496 |

## SECTION II

## ADMISSION DES CONDUCTEURS DANS LE CORPS DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Les conditions d'admission des conducteurs des ponts et chaussées dans le corps des ingénieurs ont été déterminées par la loi des 2 juillet, 20 et 30 novembre 1850 et le décret du 12 décembre 1877, cités ci-après :

### LOI DES 2 JUILLET, 20 ET 30 NOVEMBRE 1850

ARTICLE PREMIER. — A l'avenir, le corps des ingénieurs des ponts et chaussées se recrutera en partie parmi les conducteurs des ponts et chaussées.

ART. 2. — L'admission des conducteurs dans le corps des ingénieurs a lieu à la suite de concours et d'examens publics. Nul n'est admis à concourir s'il n'a dix ans de service effectif à partir de sa nomination au grade de conducteur.

ART. 3. — Le sixième des sujets nouveaux à admettre, chaque année, au grade d'ingénieur sera pris parmi les conducteurs ayant satisfait aux conditions du concours.

A défaut de conducteurs reconnus admissibles, les vacances seront attribuées aux élèves de l'école des ponts et chaussées.

ART. 4. — La liste des conducteurs admis à concourir sera arrêtée, chaque année, par une commission composée des inspecteurs divisionnaires, d'après la comparaison des titres des candidats et le résultat d'un examen préparatoire subi par eux au chef-lieu du département dans lequel ils résident.

ART. 5. — Le concours a lieu à Paris devant une commission désignée par le Ministre.

Le classement des candidats admissibles sera fait, par ordre de mérite, d'après le résultat des épreuves qu'ils auront subies.

ART. 6. — La composition des commissions et les matières de l'examen et du concours seront déterminées par un règlement d'administration publique.

ART. 7. — Sont abrogées toutes les dispositions des lois, décrets et ordonnances antérieurs, en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi.

## DÉCRET DU 12 DÉCEMBRE 1877

**Portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 30 novembre 1850, relative à l'admission des conducteurs des ponts et chaussées dans le corps des ingénieurs.**

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des Travaux publics;
Vu la loi du 30 novembre 1850 et le décret du 7 mars 1868;
Le Conseil d'État entendu;
Décrète :

### TITRE I. — Dispositions générales

ARTICLE PREMIER. — Aucun conducteur des ponts et chaussées ne sera admis à concourir pour le grade d'ingénieur s'il n'est Français ou naturalisé Français et s'il ne satisfait aux conditions exigées par l'article 2 de la loi du 30 novembre 1850.

ART. 2. — Dans le calcul du nombre des places d'ingénieur des ponts et chaussées à attribuer chaque année aux conducteurs qui auront satisfait aux conditions du concours, les fractions au-dessous d'un demi seront négligées; les fractions supérieures donneront lieu à une nomination de plus en faveur des conducteurs.

### TITRE II. — Admission au concours

ART. 3. — Les conducteurs qui désireront prendre part au concours devront en faire la demande avant le 1er février de l'année où ils auront l'intention de s'y présenter.

Cette demande sera adressée au Ministre par l'intermédiaire et avec un avis motivé de l'ingénieur en chef du service auquel le conducteur est attaché, et du préfet du département où il a sa résidence; elle devra être parvenue au Ministère avant le 1er mars.

Elle sera communiquée à l'inspecteur général de la division, avant son départ pour sa tournée annuelle, avec le relevé des notes qui auront été données au candidat depuis son entrée en fonctions.

L'époque des examens préparatoires sera réglée de manière à correspondre à celle de la tournée d'inspection.

ART. 4. — Les examens préparatoires auront lieu au chef-lieu de chaque département, devant une commission composée de l'inspecteur général de la division, président, et de deux membres nommés par le Ministre.

ART. 5. — L'examen préparatoire portera sur les connaissances ci-après, dont le programme détaillé sera arrêté par le Ministre :

Application de la géométrie descriptive à la coupe des pierres et à la charpente;

Notions de physique, de chimie et de géologie;

Notions relatives à l'exécution des travaux.

Il sera fait, en outre, aux candidats, des questions ayant pour objet de constater, d'une manière générale, la pratique qu'ils auront acquise dans la partie administrative du service. Ils remettront à la commission les rapports de quelque importance qu'ils auraient eu à présenter, les projets qu'ils auraient rédigés et les dessins exécutés par eux, le tout certifié par les ingénieurs.

Enfin, ils rédigeront sous les yeux de la commission un rapport sur une affaire de service ; ce rapport sera annexé au procès-verbal de l'examen.

Art. 6. — Les diverses parties de l'examen seront respectivement comptées pour les valeurs ci-après :

| | | |
|---|---|---|
| Géométrie descriptive | | 3 |
| Physique | 1 | 3 |
| Chimie | 1 | |
| Géologie | 1 | |
| Exécution des travaux | | 4 |
| Pratique acquise dans le service | | 4 |
| Rapport | | 4 |
| Total | | 18 |

Art. 7. — Afin d'arriver à une appréciation exacte du mérite des candidats, on attribuera à chacune de leurs réponses ou des parties de leur travail une valeur numérique exprimée par les chiffres variant de 0 à 20.

On établira, d'après les chiffres qui auront été donnés pour les diverses questions, une moyenne pour chacune des parties du programme ; on multipliera chacune de ces moyennes, ainsi que les chiffres attribués aux autres parties du concours, par les nombres ou coefficients qui expriment leur valeur relative (art. 6), et, en faisant la somme des produits, on aura le nombre total des points ou degrés obtenus pour l'ensemble des épreuves.

Nul ne pourra être déclaré admissible s'il n'a obtenu, pour chacune des parties de l'examen, la moitié du nombre maximum de points ou degrés qu'il comporte, et, pour l'ensemble de l'examen, les trois cinquièmes du maximum.

Art. 8. — Les inspecteurs généraux de 2e classe, réunis en comité, arrêteront la liste des conducteurs admis au concours, en prenant en considération :

1° Les résultats des examens préparatoires, constatés par les procès-verbaux des commissions d'examen ;

2° La moralité des concurrents, leur conduite, leurs services antérieurs, notamment en ce qui concerne l'étude des projets et l'exécution des travaux, et l'ensemble des titres de toute nature qu'ils auraient à faire valoir. Le chiffre qui traduira cette appréciation sera affecté du coefficient 9 ; le maximum étant de 20, comme il est dit ci-dessus, le minimum obligatoire est fixé aux trois quarts de ce maximum, soit à 15.

La liste des candidats admis à concourir pourra contenir six

fois autant de noms qu'il y aura, pour l'année, de nominations à faire parmi les conducteurs, sans dépasser toutefois le nombre de 20.

Art. 9. — Les candidats non admis au concours qui auront obtenu le minimum de points exigé pour la déclaration d'admissibilité pourront, sans avoir à subir de nouveau l'examen préparatoire, concourir avec les candidats de l'année suivante pour former la nouvelle liste d'admission au concours, et ils prendront rang sur cette liste d'après le chiffre obtenu par eux.

Art. 10. — Les conducteurs appelés, soit à l'examen préparatoire, soit au concours, recevront des frais de voyage et de séjour calculés d'après le tarif en vigueur. Ils seront considérés comme étant en activité de service et continueront, à ce titre, de toucher le traitement intégral de leur emploi.

### Titre III. — Concours et classement des candidats

Art. 11. — Le concours s'ouvrira, à Paris, le 1er juin de l'année qui suivra la déclaration d'admission aux épreuves définitives ; toutefois un délai d'un an pourra être accordé aux candidats qui en feront la demande. Ce délai pourra être renouvelé.

Le concours comprendra deux épreuves séparées par un intervalle d'un an, qui pourra être prolongé sur la demande du candidat. Néanmoins les candidats pourront, sur leur demande, être admis à subir les deux épreuves dans le cours de la même année.

La commission d'examen sera composée d'un inspecteur général de 1re classe, président, et de six membres.

Elle sera nommée par le Ministre. Les inspecteurs généraux de 2e classe chargés d'un service d'inspection, les ingénieurs qui auraient participé aux examens préparatoires et ceux qui auraient sous leurs ordres un ou plusieurs des candidats, ne pourront faire partie de la commission.

Art. 12. — Les candidats seront réunis pendant la durée du concours dans un local où ils seront soumis à une règle uniforme et où les ouvrages dont ils pourraient avoir besoin seront mis à leur disposition.

L'Administration prendra les mesures d'ordre nécessaires pour assurer la sincérité du concours, en isolant les concurrents de toute assistance étrangère pendant le temps consacré à la rédaction des avant-projets et des notes et mémoires dont ils seront accompagnés.

En cas de fraude constatée à cet égard, le candidat qui s'en serait rendu coupable sera exclu du concours par la commission, et ne pourra plus être admis à concourir ultérieurement.

Art. 13. — Les épreuves dont se composera le concours seront partagées comme il suit :

*Première épreuve.* — Questions orales sur la mécanique, les machines, l'hydraulique, le droit administratif, l'exécution des travaux et la pratique du service.

*Deuxième épreuve.* — Rédaction de quatre avant-projets désignés par la commission d'examen parmi les quatre groupes ci-après :

Avant-projet de route ou de chemin de fer ;

Avant-projet de pont en maçonnerie ou en charpente, ou d'un pont métallique ;

Avant-projet relatif à l'amélioration d'une rivière ou à l'établissement d'un canal ;

Avant-projet d'irrigation ou de desséchement, ou d'un travail se rattachant à l'établissement d'un port maritime.

Le programme détaillé des connaissances qui font l'objet de la première épreuve sera arrêté par le Ministre.

Les avant-projets, rédigés dans une forme sommaire, se composeront de dessins, plans, coupes, élévations et profils consistant en de simples croquis dessinés à l'échelle, cotés et accompagnés d'un mémoire explicatif, d'un détail estimatif et d'un devis sommaire.

Les examinateurs désigneront la partie de l'un de ces avant-projets dont les candidats devront donner les dispositions et les dessins de détail.

Les candidats seront, en outre, appelés à justifier verbalement les dispositions de leurs avant-projets et à répondre aux questions qui leur seront posées à ce sujet par les examinateurs. Il sera tenu compte de la manière dont ils répondront à ces questions dans la fixation de la note qui leur sera donnée pour chaque avant-projet.

Indépendamment de l'appréciation qui sera faite des mémoires comme partie intégrante des projets, les mémoires seront appréciés séparément sous le rapport du mérite de la rédaction, et formeront ensemble, à ce point de vue, un des objets du concours.

Art. 14. — Les diverses parti s du concours seront groupées conformément au tableau ci-après et évaluées au moyen des coefficients qui y sont indiqués :

*Première épreuve*

| | | |
|---|---|---|
| Mécanique | 1 | 5 |
| Machines | 2 | |
| Hydraulique | 2 | |
| Droit administratif | | 4 |
| Exécution des travaux | | 4 |
| Pratique du service | | 4 |
| Total | | 17 |

*Deuxième épreuve*

| | | |
|---|---|---|
| Avant-projet de route ou de chemin de fer | 4 | 8 |
| Avant-projet de pont | 4 | |
| Avant-projet de navigation, rivière ou canal | 4 | 6 |
| Avant-projet de desséchement, d'irrigation ou de port | 2 | |
| Notes explicatives considérées au point de vue de la rédaction | | 6 |
| Total | | 20 |

L'appréciation du mérite relatif des candidats sera faite suivant le mode adopté pour l'examen préparatoire.

Indépendamment du résultat des deux épreuves du concours, il sera tenu compte, dans le classement définitif, des services antérieurs des candidats. Le chiffre d'évaluation de ces services, après avoir été arrêté de nouveau par la commission, sera affecté d'un coefficient égal à la moitié de la somme des coefficients indiqués pour les deux épreuves définitives.

Art. 15. — Nul ne pourra être reconnu admissible s'il n'a obtenu, pour chacun des groupes de connaissances ou de travaux indiqués à l'article 14, la moitié du nombre maximum de points ou degrés qu'il comporte ; pour chacune des deux épreuves, les trois cinquièmes, et, pour l'ensemble des deux épreuves, les deux tiers de ce maximum.

Les concurrents qui, à la suite d'une des épreuves, se trouveraient dans le cas d'inadmissibilité, ne prendront pas part aux autres opérations du concours. Toutefois, ceux qui auraient réussi dans la première épreuve et échoué dans la deuxième, pourront être admis à se présenter de nouveau à cette dernière épreuve, sans avoir à recommencer la précédente, dont le résultat leur restera acquis.

La commission d'examen dressera, d'après les divers éléments indiqués aux articles qui précèdent, la liste, par ordre de mérite, des candidats présentés pour le grade d'ingénieur.

La liste de présentation pourra contenir seulement trois fois autant de noms qu'il y aura pour l'année de nominations d'ingénieurs à faire parmi les conducteurs.

Les candidats portés sur cette liste qui ne seront pas promus au grade d'ingénieur pourront être immédiatement nommés sous-ingénieurs.

Art. 16. — Tous les candidats qui auront obtenu les minima indiqués dans l'article 15, pourront, sans avoir à subir de nouveaux examens, concourir avec les admissibles des années suivantes pour former les nouvelles listes de présentation au grade d'ingénieur, et prendront rang sur ces listes d'après le nombre de points obtenus par eux dans le premier concours.

Art. 17. — Le règlement d'administration publique, en date du 7 mars 1868, est et demeure abrogé.

Art. 18. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

*Ci-après le programme des connaissances exigées des conducteurs des ponts et chaussées qui se présentent au concours pour l'admission au grade d'ingénieur ordinaire, conformément à la loi du* 30 *novembre* 1850.

## PROGRAMME

### 1° Examen préparatoire

#### § 1. — *Applications de la géométrie descriptive*

1. *Coupe des pierres.* — Principales formes des murs et des voûtes. — Taille de la pierre par équarrissement, par panneaux. — Tracé et vérification des épures d'exécution.

Appareil des murs en aile, des avant-becs et des couronnements des piles de pont.

Appareils des berceaux droits, en talus, légèrement biais; des berceaux en descente. — Appareil hélicoïdal des arches biaises. — Appareil des voûtes à intrados gauche; des voûtes sphériques. — Pénétration des voûtes.

2. *Charpente.* — Composition d'un pan de bois, d'un comble, d'un escalier, de la ferme d'un cintre ou d'un pont. — Divers modes d'assemblage, d'enture et de liaison, suivant la nature des efforts que supportent les pièces.

Tracé et vérification des épures d'exécution.

#### § 2. — *Notions de physique*

1. *Objet de la physique.* — Propriétés générales des corps. — Mesure de l'étendue, du temps et de la vitesse.

Lois de la pesanteur. — Mesures des poids et des forces, balances, dynamomètres. — Poids spécifique des solides et des liquides. — Elasticité et compressibilité des solides.

2. *Hydrostatique.* — Pression des liquides. — Vases communiquants, presse hydraulique. — Principe d'Archimède, aréomètres. — Notions sur les phénomènes capillaires. — Pression des gaz. — Baromètres; mesure des hauteurs. — Loi de Mariotte. — Machines pneumatique et de compression; pompes; siphon; gazomètre. — Poids spécifique des gaz.

3. *Chaleur.* — Thermomètres. — Dilatation des solides, des liquides et des gaz.

Sources de chaleur. — Emission et propagation de la chaleur rayonnante. — Unité de chaleur; chaleurs spécifiques. — Conductibilité. — Réchauffement et refroidissement.

Changement d'état des corps. — Tension et densités des vapeurs. — Chaleur latente.

Notions élémentaires sur l'équivalent mécanique de la chaleur.

Evaporation; hygrométrie. — Vents; anémomètre. — Pluie; udomètre.

4. *Notions sur le magnétisme, l'électricité et l'électro-magnétisme.* — Aimants naturels et artificiels. — Magnétisme terrestre. — Aiguille aimantée; boussole.

Machine électrique. — Electrophore. — Bouteille de Leyde. — Electricité atmosphérique; effets de la foudre; paratonnerre.

Pile voltaïque. — Effets physiques et chimiques des courants. — Action réciproque des courants et des aimants. — Multiplicateur. — Electro-aimants. — Principes de la télégraphie électrique.

5. *Notions sur la production et la propagation du son.*

6. *Notions sur la production et la propagation de la lumière.* — Photométrie. — Lois de la réflexion et de la réfraction simple ; miroirs et lentilles. — Dispersion des couleurs ; achromatisme.

Besicles, loupes, microscopes. — Lunette de Galilée; lunette astronomique; lunette terrestre. — Principes des appareils lenticulaires des phares.

§ 3. — *Notions de chimie*

1. *Objet de la chimie.* — Corps simples et composés. — Différents états des corps. — Force d'agrégation et de cohésion. — Affinité chimique. — Lois des proportions multiples. — Equivalents.

Nomenclature chimique : acides, bases, sels. — Division des corps simples en métaux et en corps non métalliques ou métalloïdes.

2. *Métalloïdes.* — Oxygène, hydrogène, azote, soufre, chlore, iode, phosphore, arsenic, carbone, bore, silicium. — Etat naturel, préparation, propriétés physiques, caractères distinctifs. — Usages industriels.

Air atmosphérique. — Principales combinaisons de l'oxygène et de l'hydrogène avec les autres métalloïdes et de ces métalloïdes entre eux[1].

Qualités et essais des eaux. — Principes d'hydrotimétrie.

3. *Métaux.* — Leur classification. — Métaux alcalins et terreux ; métaux usuels; aluminium, manganèse, fer, chrome, zinc, étain, plomb, cuivre, mercure, argent, or, platine. — Etat naturel, caractères distinctifs. — Usages industriels.

Notions sur la fabrication des fers, fontes et aciers.

Combinaison des métaux entre eux et alliages utiles à l'industrie.

Action de l'oxygène sur les métaux.

Sels neutres, acides, basiques. — Cristallisation, fusion, solubilité des sels. — Action des sels les uns sur les autres; lois de Berthollet. — Caractères distinctifs des sels, d'après leurs acides et d'après leurs bases[1].

4. *Chimie organique.* — Nature des substances organiques. — Principes constituant des matières végétales et animales. — Application à l'agriculture.

Fermentation alcoolique.

Corps gras. — Saponification. — Huiles siccatives et non siccatives.

[1] Dans l'étude des corps composés, on se bornera à ceux qui entrent dans la constitution des roches, qui forment des minerais ou qui sont employés dans les arts.

### § 4. — *Notions de géologie*

1. *Objet de la géologie.* — Ses applications aux travaux publics. — Définition des mots : minéral, roche, couche, terrain, formation.

2. *Terrains.* — Division des terrains en terrains stratifiés et terrains non stratifiés, terrains métamorphiques. — Terrains de transport, terrains volcaniques. — Soulèvements. — Chaînes de montagnes ; vallées.

Principes sur lesquels est fondée la division des terrains stratifiés : superposition et concordance des couches ; débris organiques.

Description sommaire des terrains ; leur distribution sur le sol de la France ; leur aspect général ; leurs étages principaux.

Terrains de diluvium et d'alluvion. — Modifications actuelles des rivages et des cours d'eau. — Dunes, plages, barres, deltas.

Cartes géologiques ; coupes.

3. *Minéraux.* — Composition et caractère des minéraux qui constituent les roches principales : chaux carbonatée, dolomie, chaux sulfatée. — Quartz, feldspath, mica, talc, amphibole, pyroxène, argile. — Combustibles minéraux : anthracite, houille, lignite, tourbe.

4. *Roches.* — Composition et caractère des roches principales : granites, gneiss, schistes, porphyres, trachytes, basaltes, laves, calcaires, dolomies, brèches, poudingues, conglomérats, argiles, marnes, sables. — Mode divers de formation des roches.

### § 5. — *Exécution des travaux*

1. *Terrassements.* — Déblais, fouille et charge. — Jet à la pelle ; banquettes. — Déblais des rochers : au pic, à la pioche, à la mine. — Précautions à prendre pour l'emploi des mines. — Mèches de sûreté.

Transport à la brouette, au tombereau. — Relais, rampes. — Transport au wagon, par chevaux ou par locomotives.

Remblais. — Régalage et pilonnage. — Dressement des talus.

Exécution des tranchées profondes. — Moyens employés pour prévenir les éboulements ou les glissements ; asséchements des talus, gazonnements et plantations, perrés.

Dragages : en lit de rivière, dans une enceinte. — Dragues à la main ; bateau dragueur : à manège, à vapeur. — Transport des terres par bateau.

2. *Chaussées des routes.* — Construction des chaussées d'empierrement et des chaussées pavées. — Méthodes diverses d'entretien. — Cylindrage.

3. *Ouvrages d'art ; conduite des travaux ; matériel.* — Dessins d'exécution. — Tracé des ouvrages. — Approvisionnements. — Métrés. — Attachements, surveillance.

Appareils employés pour le transport, le bardage et la mise en

place des matériaux. — Rouleaux et madriers. — Chariots. — Fardiers. — Treuils, chèvres, crics, grues. — Echafaudages, ponts et chemins de fer de service.

4. *Fondations.* — Moyens de constater la nature du terrain. — Système à adopter dans le cas d'un terrain : 1° incompressible ; 2° compressible sur une certaine épaisseur et superposé à un terrain incompressible ; 3° indéfiniment compressible. — Précautions à prendre pour les terrains affouillables.

Répartition de la charge des constructions sur l'étendue des fondations. — Empatements.

Battage de pieux et palplanches. — Sonnettes à tiraude et à déclic ; sonnette à vapeur. — Recépage, arrachage.

Exécution des grillages, plates-formes et basses palées. — Exécution et emploi des caissons.

Bâtardeaux. — Epuisements. — Machines à épuiser : norias, chapelets, tympans, pompes, vis d'Archimède.

Coulage du béton : divers procédés. — Moyen d'étouffer ou de détourner les sources.

Enrochements.

Fondations tubulaires. — Scaphandres.

5. *Mortiers et bétons.* — Cuisson des chaux et ciments : fours intermittents, fours à feu continu.

Composition des chaux grasses, maigres, hydrauliques ; des ciments. — Fabrication des chaux artificielles et des pouzzolanes.

Modes divers d'extinction des chaux vives.

Essai des pierres à chaux, des argiles, des chaux, des pouzzolanes naturelles et artificielles.

Sables.

Composition des mortiers et bétons. — Leur fabrication à bras d'homme et au moyen de diverses machines.

Notions sur la solidification des mortiers et bétons. — Action de l'eau de mer sur les mortiers.

Résultats d'expériences sur la résistance à l'écrasement et sur l'adhérence des mortiers.

Plâtre ; cuisson, broyage. — Emploi.

Mastics bitumineux ; roche asphaltique et goudron minéral. — Préparation et emploi pour chapes et pour trottoirs.

6. *Maçonnerie.* — Qualités et défauts des pierres de différentes natures. — Pierres d'appareil : tailles diverses des parements, des lits et joints ; ravalements ; outils du tailleur de pierres ; sciage de la pierre. — Moellons piqués, smillés, de remplissage. — Libages.

Briques ; choix des terres, moulage, séchage ; cuisson.

Résultats d'expériences sur la résistance des pierres et des briques à la rupture et à l'écrasement.

Exécution des maçonneries en pierres de taille, en moellons, en briques, en béton.

Restauration des anciennes constructions : rejointoiements. — Emploi des ciments.

Exécution des maçonneries en pierres sèches.

7. *Bois et métaux.* — Abatage des bois. — Bois en grume, bois équarris; aubier. — Usage des diverses espèces de bois; leurs qualités et leurs défauts. — Causes de destruction, procédés de conservation.

Taille ou sciage et mise en œuvre des bois: outils du charpentier.

Fer forgé ou laminé. — Tôle. — Notions sur le travail du forgeron. — Fers doux ; fers durs ; leurs qualités et leurs défauts.

Diverses espèces de fontes et d'aciers. — Leurs usages, leurs qualités et leurs défauts.

Résultats d'expériences sur la résistance du bois, du fer, de la fonte et de l'acier dans leurs divers modes d'emploi.

Emplois, défauts et qualités du cuivre, du plomb et du zinc.

Peintures sur bois, sur fer. — Couleurs à l'huile à base de plomb et de zinc, préparation et emploi.

### § 6. — *Pratique du service*

1. *Comptabilité.* — Principes généraux du règlement du 28 septembre 1849, du décret du 16 mai 1862, du règlement du 16 septembre 1843, du règlement provisoire de 1878 et de la circulaire du 29 décembre 1899, sur la comptabilité des dépenses du Ministère des Travaux publics. — Comptabilité de l'ingénieur ordinaire. — Secours aux ouvriers blessés (arrêté du 28 septembre 1899).

2. *Service général.* — Instruction du 31 octobre 1879 sur la tenue des bureaux. — Instruction sur la rédaction des projets (circulaires des 18 janvier 1836, 14 janvier 1850, 12 juin 1850, 10 juillet 1858, 21 février 1877, 28 juin 1879, 15 janvier 1881 et 8 avril 1887). — Rédaction des plans d'alignement des traverses (instructions des 24 octobre 1845, 27 décembre 1849, 22 novembre 1853, 19 septembre 1874, 15 novembre 1875 et 26 octobre 1885). — Instruction pour le règlement des usines sur les cours d'eau (circulaires des 23 octobre 1851, 26 décembre 1884, 2 mars 1898 et 9 septembre 1902).

## 2° Examen définitif. — Première épreuve

### § 7. — *Mécanique des corps solides*

1. *Du mouvement.* — Mouvement uniforme : vitesse. — Mouvement varié ; accélération. — Représentation graphique et expression du mouvement d'un point. — Mouvement relatif. — Composition et décomposition des vitesses et des accélérations.

Divers mouvements d'un corps solide ; translation, rotation, roulement. — Mouvements composés.

Transformation des mouvements. — Poulies, chaînes, courroies, engrenages, vis. — Manivelles, excentriques, cames, parallélogramme articulé.

2. *Des forces.* — Inertie de la matière. — Mode d'action et de mesure des forces ; unité de force. — Travail des forces mouvantes et résistantes ; unité de travail.

Masse d'un corps; unité de masse. — Quantité de mouvement et force vive d'un corps en mouvement. — Centre de gravité. — Force vive d'un corps tournant autour d'un axe; moment d'inertie.

3. *Dynamique d'un point matériel.* — Mouvement varié rectiligne produit par une force constante. — Relation entre la masse, la force et l'accélération. — Relation entre la quantité de mouvement, la force et le temps. — Relation entre le travail et la force vive. — Application à la chute des corps pesants.

Méthode de décomposition des forces concourantes, parallélogramme et polygone des forces. — Effet du travail des forces; force tangentielle; force centripète. — Application à la trajectoire d'un point pesant dans le vide. — Pendule simple, pendule composé.

4. *Dynamique générale.* — Principe de la réaction égale à l'action. — Relation entre l'impulsion des forces et la quantité de mouvement d'un système matériel. — Loi du mouvement du centre de gravité. — Relation entre le travail des forces et la force vive du système.

5. *Statique générale.* — Principe des vitesses virtuelles ou du travail virtuel avec quelques applications. — Conditions d'équilibre d'un système solide; cas particuliers des forces situées dans un plan et des forces parallèles. — Composition des forces appliquées à des points différents.

## § 8. — *Machines*

1. *Objet des machines.* — Moteurs, récepteurs, organes de transmission, outil. — Effet utile. — Mouvement uniforme ou périodique; régulateurs, volants.

2. *Des résistances passives.* — Lois générales des frottements de glissement et de roulement. — Equilibre dynamique du plan incliné, du treuil, de la vis à filets carrés; travail absorbé par les frottements. — Frein de Prony; son emploi. — Frottement des engrenages.

Roideur des cordes. — Equilibre de la poulie et des moufles. — Frottement d'une corde ou d'une courroie glissant sur un cylindre.

Notions sur le choc des corps. — Marteaux mus par des cames; absorption de travail par l'effet des chocs et du frottement.

3. *Des moteurs animés.* — Efforts exercés par l'homme en agissant sur divers appareils ou instruments; quantités de travail journalier. — Quantités de travail journalier du cheval et d'autres animaux attelés à différents genres de voiture ou à des manèges.

4. *Des roues hydrauliques et des pompes.* — Travail moteur d'une chute d'eau. — Action de l'eau sur les récepteurs hydrauliques. — Roues en dessous; roues de côté, roues à aubes courbes de M. Pon-

celet. — Roues à augets. — Roues pendantes. — Roues horizontales. — Turbines.

Organes spéciaux des pompes; soupapes et pistons. — Pompe foulante, aspirante, aspirante et foulante; déchets dans ces diverses pompes.

3. *Des machines à vapeur.* — Chaudières : à bouilleurs, à foyers intérieurs, tubulaires; surface de chauffe. — Grilles, carneaux, cheminées; leurs dispositions et dimensions. — Quantités variables de vapeur produites par kilogramme de combustible consommé.

Appareils de sûreté. — Alimentation des chaudières; indicateur de niveau. — Dispositions réglementaires sur l'établissement et l'emploi des appareils à vapeur.

Machines à vapeur à condensation; formes et dispositions des principales pièces. — Quantité d'eau nécessaire à la condensation. — Effet utile avec ou sans détente.

Machines à vapeur sans condensation. — Machines locomotives. — Détente variable; effet utile.

Notions élémentaires sur l'établissement des machines à vapeur et sur les frais de construction, d'entretien et de conduite.

## § 9. — *Hydraulique*

1. *Ecoulement de l'eau par des orifices.* — Mouvement d'un liquide homogène. — Effets des changements de section. — Ecoulement par des orifices évasés. — Ecoulement par des orifices en mince paroi; contraction de la veine fluide.

Perte de force vive par l'effet d'un élargissement brusque de section. — Ajustages cylindriques et coniques. — Ecoulement par des vannes et des déversoirs.

2. *Mouvement de l'eau dans les tuyaux de conduite.* — Relation entre la vitesse, le diamètre et la charge perdue par le frottement. — Détermination de la pression en un point quelconque de la conduite. — Calculs des éléments d'une distribution d'eau.

3. *Mouvement de l'eau dans les canaux découverts.* — Mouvement uniforme. — Mouvement varié permanent sans changement brusque de section. — Effets d'un changement brusque de section; gonflement produit par un barrage : dans un canal dont la pente et le profil transversal sont constants; dans une rivière; gonflement produit par un pont.

4. *Jaugeage des cours d'eau.* — Divers procédés employés. — Usage des formules de l'hydraulique.

## § 10. — *Notions de droit administratif*

1. *Notions générales sur la division et l'organisation des pouvoirs publics en France.* — Pouvoir législatif. — Comment les lois sont faites. — Comment elles deviennent exécutoires. — Actes antérieurs à 1789 qui ont force de loi.

Pouvoir exécutif. — Rôle de l'autorité administrative (adminis-

tration centrale, départementale, communale). — Fonctionnaires et corps constitués appelés à y participer. — Leurs attributions. — Autorité propre de leurs actes.

Organisation et attributions de l'autorité judiciaire et des juridictions administratives. — Mode de procéder devant les conseils de préfecture et devant le Conseil d'État.

Conflits d'attributions. — Manière dont ils sont élevés et jugés.

2. *Notions élémentaires de droit civil.* — Distinction des biens en meubles et immeubles. — Domaine de l'État, domaine public. — Leurs caractères distinctifs.

3. *Règles générales relatives à l'exécution des travaux publics.*

§ 1. — Marchés passés avec les entrepreneurs. — Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux des ponts et chaussées. — Concessions de travaux publics. — Principales clauses des concessions.

§ 2. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Acquisition de terrains à l'amiable. — Echange ou aliénation de terrains devenus inutiles.

Extraction de matériaux nécessaires pour l'exécution des travaux publics : 1° dans des propriétés particulières; 2° dans des bois soumis au régime forestier. — Occupation temporaire de terrains. — Dommages divers résultant de l'exécution des travaux.

4. *De l'exécution des travaux publics dans la zone frontière et dans le rayon des servitudes des places fortes.* — Travaux mixtes. — Mode d'instruction des affaires. — Attributions de la commission mixte.

5. *Routes nationales et départementales.* — Leur classement. — Fixation de leurs limites. — Leur déclassement.

Fossés pour l'écoulement des eaux. — Plantations des routes. — Règles relatives à l'alignement, aux édifices menaçant ruine, aux carrières et excavations creusées le long des routes.

Police et conservation des routes et de leurs plantations. — Police du roulage. — Constatation et répression des délits et contraventions à la police de la grande voirie, à la police du roulage.

6. *Chemins de fer.* — Règles générales de leur établissement. — Diverses espèces de chemins de fer. — Police des chemins de fer.

7. *Chemins vicinaux.* — Leur classement, leur déclassement. — Ressources au moyen desquelles ils sont construits et entretenus. — Autorité qui délivre les alignements. — Police de conservation des chemins.

8. *Rivage de la mer et cours d'eau navigables et flottables.* — Délimitation du rivage de la mer à l'embouchure des fleuves. — Concession des lais et relais de mer.

Délimitation du lit des cours d'eau navigables et flottables. — Chemin de halage et marchepied. — Police des cours d'eau.

Pêche fluviale. — Du droit de pêche. — Baux passés au nom de l'État. — Police de la pêche.

Bacs et passages d'eau.

9. *Moulins et usines hydrauliques.* — Etablissement d'usines sur les cours d'eau navigables et sur les cours d'eau non navigables, et modification des usines existantes. — Pouvoir de l'administration. — Compétence de l'autorité centrale. — Compétence des préfets. — Principes qui doivent diriger l'administration dans l'instruction des affaires de cette nature.

10. *Des travaux hydrauliques exécutés pour la défense ou l'amélioration des propriétés.* — Règles générales sur la constitution et l'administration des associations syndicales. — Associations libres. — Associations autorisées.

Endiguement des cours d'eau. — Curage et entretien des cours d'eau qui ne sont ni navigables ni flottables.

Desséchement des marais. — Suppression des étangs insalubres. Irrigation des terres. — Drainage.

§ 11. — *Exécution des travaux*

(Comme au § 5 ci-dessus.)

§ 12. — *Pratique du service*

(Comme au § 6 ci-dessus.)

**Admission des conducteurs à l'École des Ponts et Chaussées en qualité d'élèves externes.** — Aux termes d'une circulaire du Ministre des Travaux publics du 23 mars 1881, les conducteurs peuvent être admis à l'École des Ponts et Chaussées en qualité d'élèves externes.

Cette circulaire a décidé en même temps :

1° Que, pendant son séjour à l'Ecole, le conducteur serait considéré comme étant en service actif et recevrait, par suite, le traitement de son grade, avec l'indemnité de résidence allouée aux conducteurs domiciliés à Paris ;

2° Qu'à l'époque des missions imposées à la fin de la première et de la deuxième année aux élèves ingénieurs, il serait mis à la disposition d'un ingénieur en chef pour être employé d'une manière effective sur les chantiers ;

3° Que le temps qu'il passerait à l'Ecole compterait dans les dix années de service exigées des conducteurs qui se présentent aux examens pour le grade d'ingénieur.

*Remarque.* — Le Ministre fixe et limite généralement à deux, le nombre des conducteurs à admettre chaque année à l'Ecole, comme élèves externes.

---

## SECTION III

# INGÉNIEURS DES MINES

Les ingénieurs de l'Etat chargés du service des mines, portent le titre d'*ingénieurs au corps national des mines.*

Le recrutement de ces fonctionnaires se fait uniquement parmi les élèves ingénieurs de l'Ecole nationale supérieure des mines, sortant exclusivement de l'Ecole polytechnique.

Les ingénieurs des mines sont surtout des agents de contrôle ; en ce qui touche le contrôle des chemins de fer, ils sont plus spécialement chargés de la partie relative à l'exploitation technique et au matériel.

Le corps national des ingénieurs des mines a été organisé par le décret du 18 novembre 1810, modifié par le décret du 24 décembre 1851 portant règlement sur le service des mines.

L'organisation, la hiérarchie, les traitements des ingénieurs des mines et des ingénieurs des ponts et chaussées sont identiques.

### EFFECTIF DU CORPS DES INGÉNIEURS DES MINES

D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics*, le cadre de l'activité comprenait, en 1902, 103 ingénieurs répartis comme suit dans les différents grades et classes, savoir :

| | |
|---|---|
| Inspecteurs généraux de 1re classe | 4 |
| — — 2e — | 5 |
| Ingénieurs en chef de 1re classe | 20 |
| — — 2e — | 17 |
| Ingénieurs ordinaires de 1re classe | 17 |
| — — 2e — | 17 |
| — — 3e — | 15 |
| Elèves ingénieurs | 12 |
| TOTAL | 103 |

# LIVRE III

# RECRUTEMENT DU PERSONNEL ADJOINT AU SERVICE DU CONTROLE ET RESSORTISSANT AUX MINISTÈRES DES TRAVAUX PUBLICS, DES FINANCES ET DE L'INTÉRIEUR

## CHAPITRE I

## EMPLOYÉS DE L'ADMINISTRATION CENTRALE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

L'Administration centrale du Ministère des Travaux publics a été réorganisée par décret du 3 février 1898.

**Organisation générale.** — Aux termes de l'article 1er de ce décret, l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics comprend trois directions indépendamment du cabinet du Ministre et, le cas échéant, du cabinet du sous-secrétaire d'État. Le nombre des chefs de division est de 8; il doit y avoir 22 chefs de bureau et 29 sous-chefs de bureau. — Le caissier du Ministère peut, par voie d'avancement, prendre rang de chef de bureau.

Le nombre des rédacteurs et des expéditionnaires ne doit pas dépasser 164.

Des conducteurs et des commis des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines peuvent être chargés temporairement des fonctions de rédacteur ou d'expéditionnaire sans que toutefois la limite de l'effectif déterminé ci-dessus puisse être dépassée.

Ils conservent leur grade, leur traitement et leurs droits à l'avancement dans la hiérarchie du corps auquel ils appartiennent.

**Cabinet du Ministre.** — Conformément à l'article 2, le cabinet et le secrétariat particulier du Ministre et, le cas échéant, ceux du sous-secrétaire d'État peuvent être constitués au moyen de personnes étrangères à l'Administration centrale.

Ces personnes reçoivent, s'il y a lieu, une allocation dont le chiffre est fixé par le Ministre dans la limite du crédit dont il dispose. Elles ne peuvent être admises dans le personnel de l'Administration centrale que conformément aux règles établies.

Lorsque des fonctionnaires ou employés de l'Administration centrale font partie du cabinet ou du secrétariat particulier du Ministre ou du sous-secrétaire d'État, ils continuent de compter dans l'effectif général et ne peuvent être remplacés que par intérim dans leur emploi antérieur.

**Nomination.** — Les directeurs sont nommés par décret du Président de la République, sur la proposition du Ministre.

Tous les autres fonctionnaires ou employés de l'Administration centrale sont nommés par arrêté du Ministre (art. 6).

**Recrutement.** — En dehors des emplois attribués aux anciens militaires par les lois et règlements, le personnel des rédacteurs et des expéditionnaires[1] se recrute par la voie du concours.

Le programme du concours est arrêté par le Ministre.

Les candidats doivent être Français ou naturalisés Français et avoir satisfait à la loi sur le recrutement de l'armée. Ils doivent avoir moins de vingt-neuf ans le 1er janvier de l'année pendant laquelle s'ouvre le concours. Cette dernière limite est reportée à trente-quatre ans pour les fonctionnaires et agents relevant du Ministère des Travaux publics et comptant au moins cinq années de services susceptibles de leur constituer des droits à une pension de retraite.

Les candidats au grade de rédacteur doivent produire un diplôme de licencié. Sont dispensés de cette condition les conducteurs des

[1] Toutefois, en ce qui concerne ces derniers, le nombre des anciens sous-officiers présentés par la commission de classement instituée au Ministère de la Guerre en vertu de l'article 24 de la loi du 18 mars 1889, pour occuper des emplois d'expéditionnaires étant notablement supérieur à celui des vacances qui se produisent dans ce personnel, en fait il n'est plus ouvert de concours pour l'admission à l'emploi d'expéditionnaire et le recrutement se fait aujourd'hui exclusivement parmi les anciens militaires gradés à la suite d'un examen subi au corps.

ponts et chaussées, les contrôleurs des mines et les expéditionnaires comptant cinq ans de service en cette qualité.

Le nombre des places mises au concours et la liste des candidats admis à concourir sont arrêtés par le Ministre (art. 7).

Nul ne peut prendre part au concours plus de trois fois.

Toute demande d'admission au concours doit être accompagnée des pièces suivantes :

1° Une expédition authentique de l'acte de naissance du candidat ;

2° Un certificat de moralité délivré par le maire du lieu de sa résidence et dûment légalisé ;

3° Une note faisant connaître les antécédents du candidat et les études auxquelles il s'est livré ;

4° L'acte constatant qu'il a satisfait à la loi sur le recrutement ;

5° Un extrait de son casier judiciaire ;

6° Les diplômes, brevets, certificats, etc., qui auraient pu lui être délivrés, ou des copies dûment certifiées de ces pièces.

L'examen pour le grade d'*expéditionnaire*[1] est exclusivement écrit et porte sur les matières suivantes, dont les valeurs relatives sont respectivement fixées comme il suit :

PARTIE OBLIGATOIRE

| | |
|---|---|
| 1° *Ecriture.* — Une page d'écriture courante et un tableau reproduisant divers genres d'écritures | 5 |
| 2° *Orthographe.* — Une dictée | 3 |
| 3° *Arithmétique.* — Les quatre règles, les fractions, les proportions, les règles de sociétés et d'intérêt | 3 |
| 4° *Géographie.* — Géographie de la France, de l'Algérie et des Colonies | 2 |

PARTIE FACULTATIVE

| | |
|---|---|
| 5° *Sténographie* | 5 |
| 6° *Dessin linéaire* | 1 |
| TOTAL | 21 |

Les épreuves du concours pour le grade d'expéditionnaire commencent par la composition d'écriture, qui est immédiatement jugée par la commission d'examen.

Les candidats n'ayant pas obtenu, pour cette partie du concours, le minimum obligatoire, sont éliminés et ne prennent pas part aux autres épreuves.

[1] Les candidats à l'emploi d'expéditionnaire, au titre de l'article 84 de la loi sur le recrutement de l'armée, en date du 15 juillet 1889, sont soumis, dans les conditions fixées par le décret du 28 janvier 1892, à un examen dont le programme est le même que celui indiqué ci-dessus.

Pour arriver à une appréciation exacte et comparative du mérite des concurrents, il est attribué à chacune des matières une valeur numérique exprimée par des chiffres variant de 0 à 20 et ayant respectivement les significations ci-après :

0. Néant; 1, 2. Très mal; 3, 4, 5. Mal : 6, 7, 8. Médiocre ; 9, 10, 11. Passable; 12, 13, 14. Assez bien ; 15, 16, 17. Bien : 18, 19. Très bien ; 20. Parfaitement.

Chacune des notes, ou leur moyenne, pour les matières comportant plus d'une épreuve, est multipliée par le coefficient représentant la valeur relative de la partie du programme à laquelle elle se rapporte. La somme des produits donne le nombre total des points ou degrés obtenus pour l'ensemble des épreuves.

Nul ne peut être déclaré admissible s'il n'a obtenu au moins, pour l'écriture, la note 15 ; pour chacune des autres matières, la moitié du maximum, et, pour l'ensemble des matières obligatoires, les deux tiers du maximum total, soit 200 points.

Les candidats qui justifient de la connaissance de langues étrangères ont la priorité, à nombre égal de points.

L'examen pour le grade de rédacteur se compose d'un examen écrit et d'un examen oral. Il porte sur les matières ci-après, dont les valeurs relatives sont respectivement fixées comme il suit :

PARTIE OBLIGATOIRE

1° *Ecriture.* — Une page d'écriture courante..... 1

2° *Orthographe.* — Une dictée..... 3

3° *Rédaction.* — Une composition française. — Un rapport sur une question administrative..... 6

4° *Arithmétique.* — Numération. — Addition, soustraction et multiplication des nombres entiers. — Théorèmes simples relatifs à la multiplication. — Division des nombres entiers. — Caractères de divisibilité par chacun des nombres 2, 5, 4, 9 et 3. — Plus grand commun diviseur et plus petit commun multiple de deux ou plusieurs nombres. — Opérations sur les fractions. — Fractions décimales. — Opérations sur les nombres décimaux ; quotient de deux nombres entiers ou décimaux à moins d'une unité décimale d'un ordre donné. — Carré. — Racine carrée (règle pratique). — Rapports et proportions..... 3

5° *Géographie.* — Géographie détaillée de la France, de l'Algérie et des Colonies. Géographie générale des autres pays..... 3

6° *Droit.* — Droit administratif et droit civil.

Esquisse du droit en général.

Notions générales sur l'organisation des pouvoirs publics.

Organisation de l'administration active et consultative.

De l'administration des intérêts généraux. — De l'administration des intérêts locaux. — Des établissements publics.

De l'autorité judiciaire et des juridictions administratives.

Organisation des pouvoirs publics, spéciale à l'Algérie et aux Colonies.

Des moyens d'assurer l'indépendance de l'autorité administrative à l'égard de l'autorité judiciaire.

Organisation et attributions des autorités administratives préposées à la direction des travaux publics. — Service des ponts et chaussées. — Notions sommaires sur les autres services chargés de l'exécution des travaux publics.

Etude sommaire des règles de droit civil sur la capacité des personnes. — La propriété et les obligations.

Règles relatives à l'exécution des travaux publics. — Des travaux des ponts et chaussées au point de vue des finances publiques. — Du mode d'exécution des travaux publics, ou des rapports de l'État avec les entrepreneurs et concessionnaires des travaux publics. — Des rapports de l'Administration avec les propriétaires, à l'occasion des travaux publics.

De la voirie. — Distinction entre la grande et la petite voirie. — Des routes nationales et départementales. — Des chemins de fer. — Des chemins vicinaux. — Des chemins ruraux. — De la voirie urbaine.

Des eaux. — Du rivage de la mer. — Des ports maritimes de commerce. — Des cours d'eau navigables et flottables. — Des cours d'eau non navigables ni flottables et des sources. — Régime des moulins, usines et prises d'eau d'irrigation établis sur les cours d'eau navigables et non navigables. — De l'irrigation des terres. — De l'endiguement des cours d'eau, en vue de protéger les propriétés privées. — De la pêche dans les cours d'eau navigables et dans les cours d'eau non navigables. — Du desséchement des marais. — Des étangs. — Des travaux d'assainissement des terres humides et des travaux de salubrité intéressant les villes et les communes. — Du drainage. — Du desséchement des marais communaux et de la mise en valeur des terrains vagues appartenant aux communes. — Des ateliers dangereux, insalubres et incommodes et des machines à vapeur..... 3

PARTIE FACULTATIVE

| | |
|---|---|
| 7° *Langues étrangères* ..... | 1 |
| 8° *Connaissances diverses utiles au service* (dessin linéaire, algèbre, usage des tables de logarithmes, sténographie, etc.)..... | 1 |
| Total général ..... | 21 |

L'examen écrit porte sur toutes les matières.

L'examen oral porte sur l'arithmétique, la géographie et le droit.

Le mérite des candidats est apprécié suivant les règles et dans les formes prescrites pour l'examen d'expéditionnaire.

Pour les matières qui donnent lieu à un examen écrit et à un examen oral, la note attribuée au candidat est la moyenne des notes afférentes aux deux examens.

Nul ne peut être déclaré admissible au grade de rédacteur, s'il n'a obtenu au moins, pour l'orthographe et pour la rédaction, la note 14 ; pour chacune des autres matières obligatoires, la moitié du maximum, et, pour l'ensemble des matières obligatoires, les deux tiers du maximum total, soit 253 points.

La liste des candidats reçus à la suite du concours est dressée par ordre de mérite et soumise au Ministre, qui pourvoit ensuite aux emplois vacants, suivant l'ordre de classement (D. 3 fév. 1898, art. 8).

Les rédacteurs et les expéditionnaires ne peuvent être titularisés qu'après un stage d'un an (D. 1898, art. 9).

Les stagiaires reçoivent un salaire mensuel fixé à 133 francs pour les expéditionnaires, et à 150 francs pour les rédacteurs.

Ils ne subissent pas les retenues pour la retraite et n'acquièrent pas de droit à une pension.

L'année expirée, le chef du service auquel les stagiaires sont attachés présente sur leur aptitude, leur conduite et leur manière de servir un rapport au Ministre, qui les nomme, s'il y a lieu, à la dernière classe de leur emploi. Les stagiaires non commissionnés cessent immédiatement leur service sans avoir droit à aucune indemnité de licenciement.

Les fonctionnaires et agents relevant du Ministère des Travaux publics et comptant au moins une année de service, ainsi que les sous-officiers admis par application de la loi du 18 mars 1889, sont dispensés du stage ; toutefois ces derniers, après une année de service à l'Administration centrale, sont l'objet d'un rapport d'appréciation. Lorsque ce rapport n'est pas favorable, ils peuvent être licenciés (D. 1898, art. 9).

Toute nomination à un emploi se fait à la dernière classe de cet emploi.

Toutefois, les fonctionnaires et agents du Ministère des Travaux publics, ainsi que les expéditionnaires admissibles à l'emploi de rédacteur et dispensés du stage, sont immédiatement nommés à la classe qui leur assure un traitement au moins équivalent à celui de leur emploi antérieur, augmenté pour les conducteurs et commis des ponts et chaussées ou pour les contrôleurs des mines, de l'indemnité de résidence à Paris (D. 1898, art. 10).

**Avancement.** — L'avancement dans le personnel de l'Administration centrale a lieu au choix (D. art. 11).

L'avancement de classe a lieu d'une classe à la classe immédiatement supérieure.

Nul ne peut être promu à une classe supérieure s'il n'a au moins deux années d'exercice dans la classe qu'il occupe.

Les nominations à la 1re classe, dans chaque grade, ne peuvent avoir lieu qu'après trois années dans la 2e classe (art. 12).

Les sous-chefs de bureau sont pris parmi les rédacteurs appartenant au moins à la 3e classe et parmi les conducteurs des ponts et chaussées ou contrôleurs des mines appartenant au moins à la 2e classe et comptant deux années de service dans l'Administration centrale.

Les chefs de bureau sont pris parmi les sous-chefs appartenant au moins à la 3e classe, et les chefs de division parmi les chefs de bureau appartenant au moins à la 2e classe (art. 13).

Un tableau général d'avancement est arrêté à la fin de chaque année par le Ministre, après avis du conseil des directeurs. Ce tableau n'est valable que pour l'année suivante; il comprend un nombre de candidats double de celui des vacances à prévoir dans chaque emploi et dans chaque classe pendant le cours de l'année suivante.

Aucun employé ne peut recevoir un avancement de classe ou de grade s'il n'est porté sur ce tableau.

En cas de vacance imprévue que la situation du tableau ne permet pas de remplir, le Ministre y pourvoit directement, après avis du conseil des directeurs.

Si, dans quelque circonstance extraordinaire, il y a lieu de faire une exception en faveur d'un candidat non porté au tableau et dont les services méritent une récompense immédiate, cette exception doit être l'objet d'une décision spéciale et motivée du Ministre (art. 14).

D'après l'*Annuaire du Ministère*, le cadre de l'activité du personnel de l'Administration centrale comprenait en 1902 :

3 directeurs.

9 chefs de division. — 3 de classe exceptionnelle; 3 de 1re classe; 3 de 2e classe.

26 chefs de bureau. — 7 de classe exceptionnelle; 7 de 1re classe; 6 de 2e classe; 6 de 3e classe.

27 sous-chefs de bureau. — 5 de classe exceptionnelle; 1 de 1re classe; 6 de 2e classe; 7 de 3e classe; 8 de 4e classe.

79 rédacteurs. — 14 de classe exceptionnelle; 42 de 1re classe; 5 de 2e classe; 4 de 3e classe; 1 de 4e classe; 5 de 5e classe; 8 de 6e classe.

5 rédacteurs stagiaires.

83 expéditionnaires. — 2 de classe exceptionnelle; 36 de 1re classe; 5 de 2e classe; 5 de 3e classe; 8 de 4e classe; 13 de 5e classe; 5 de 6e classe; 9 de 7e classe.

## CHAPITRE II

# ADJOINTS A L'INSPECTION DES FINANCES

Le programme des examens pour l'emploi d'adjoint à l'inspection générale des finances a été fixé par un arrêté du Ministre des Finances, en date du 12 décembre 1900.

Ces examens ont généralement lieu dans la deuxième quinzaine du mois de mars.

Des insertions au *Journal officiel* font connaître, dans le courant du mois de janvier, l'époque des examens et le dernier délai pour l'inscription des candidats qui doivent fournir les pièces suivantes :

Demande au Ministre sur papier timbré;

Expédition sur timbre et légalisée de l'acte de naissance ;

Pièce établissant la situation militaire ;

Diplôme de licencié en droit ou certificat de sortie de l'Ecole polytechnique, et les divers diplômes en leur possession ;

Déclaration sur papier libre de la langue étrangère (*anglais ou allemand*) sur laquelle le candidat désire être examiné.

Aux termes de l'article 1er de l'arrêté du 12 décembre 1900, les adjoints à l'inspection des finances sont recrutés au concours parmi les licenciés en droit, ès sciences ou ès lettres, et les anciens élèves de l'Ecole polytechnique ayant satisfait aux examens de sortie.

Les candidats ne peuvent se présenter qu'après l'âge de vingt-deux ans révolus et avant l'âge de trente ans. Ils doivent avoir satisfait aux obligations du service militaire. Ceux qui ont été exemptés ou classés dans les services auxiliaires par application des dispositions des articles 20 et 33, § 6, de la loi du 15 juillet 1889, ainsi que les candidats qui ont été réformés, ne peuvent être admis à concourir qu'après un examen médical qui aura constaté leur aptitude au service actif.

Les épreuves du concours sont subies devant un Comité spécial, composé d'un inspecteur général, de l'inspecteur chef du service de l'inspection ou de l'inspecteur qui lui est adjoint, et de 3 inspecteurs de 1re ou de 2e classe.

Elles portent, sur les connaissances ci-après :

L'arithmétique complète, y compris les progressions, les logarithmes et le calcul des annuités ;

Les éléments de géométrie et principalement la mesure des surfaces et des volumes ;

L'arpentage des terrains de petite étendue, les diverses méthodes et les instruments en usage ; leur application au levé d'un polygone et la construction d'un plan ;

Les règles et les formes de la comptabilité publique et notamment la tenue des écritures en partie double ;

L'organisation de l'Administration centrale des finances et les attributions de chacun des services dont elle se compose ;

La législation générale relative aux impôts et revenus publics ; la classification hiérarchique des agents financiers dans les départements et l'indication sommaire des fonctions dont ils sont chargés ;

Les dispositions qui régissent les relations financières de l'État et des compagnies de chemins de fer ;

La législation générale relative à l'établissement des budgets de l'État, des départements et des communes, et aux opérations qui en sont la conséquence, soit en ce qui touche les diverses perceptions et l'acquittement des dépenses, soit à l'égard de la formation et du règlement des comptes ;

L'organisation et les attributions du Conseil d'État, des conseils de préfecture et de la Cour des comptes, et l'indication des principales attributions des fonctionnaires de l'ordre administratif ;

La connaissance de la langue allemande ou de la langue anglaise.

Conformément à l'article 3, le concours commence par des épreuves écrites ayant trait à des questions d'administration, de finances et d'économie politique ; ces épreuves comprennent, en outre, la résolution de problèmes d'arithmétique, de géométrie et de physique.

Les candidats reconnus admissibles sont seuls appelés à subir les épreuves orales.

D'après les résultats du concours, le Comité établit et remet au Ministre la liste, par ordre de mérite, des candidats dont l'aptitude a été constatée, avec toutes les indications et observations nécessaires sur chacun d'eux. Les candidats portés sur cette liste peuvent seuls être nommés adjoints à l'Inspection générale, dans l'ordre de leur classement et au fur et à mesure des vacances (art. 4).

Les postulants examinés qui n'ont pas été admis sont autorisés, une seconde fois seulement, à se présenter au concours (art. 5).

Les adjoints ne peuvent être admis au grade d'inspecteur de 4e classe qu'après deux tournées d'inspection, au moins, et après avoir subi avec succès, devant un Comité spécial, un examen de capacité (art. 6).

Ce Comité est composé de trois inspecteurs généraux et de deux inspecteurs de 1re classe ou de 2e classe.

Les candidats admis à concourir directement pour l'emploi d'ins-

pecteur de 4e classe, en vertu de l'article 25 du décret précité doivent être âgés de vingt-cinq ans au moins et de trente ans au plus (art. 7).

Peuvent être portés sur la liste des concurrents :

1° Les employés comptant sept ans de service dans les administrations ci-après désignées et y occupant au moins les fonctions suivantes :

Administration centrale, rédacteur ordinaire ;

Contributions directes, contrôleur ;

Douanes et Contributions indirectes, commis de 1re classe ;

Enregistrement, Domaines et Timbre, receveur, receveur-rédacteur ou receveur-contrôleur ;

Manufactures de l'État, sous-ingénieur ou vérificateur ;

Monnaies et Médailles, commis ordinaire ;

Caisse des dépôts et consignations, commis ordinaire ;

Postes et Télégraphes (Administration centrale), commis ordinaire ;

Postes et Télégraphes (Services extérieurs), commis de 1e classe ;

2° Les auditeurs de 2e classe au Conseil d'État et à la Cour des Comptes ayant au moins trois ans de service en cette qualité.

L'examen porte sur toutes les matières énumérées précédemment, les candidats sont particulièrement interrogés sur les détails pratiques du fonctionnement des différents services.

Les candidats qui, à la suite de l'examen, n'ont pas été admis, peuvent être ajournés à l'année suivante pour subir une seconde épreuve, laquelle est définitive.

Les adjoints qui, à la suite de cet examen, n'ont pas été déclarés aptes aux fonctions d'inspecteur, et qui appartenaient précédemment aux administrations du Ministère des Finances, sont replacés dans ces administrations au rang qu'ils auraient occupé s'ils n'avaient pas cessé d'en faire partie.

## CHAPITRE III

# COMMISSAIRES SPÉCIAUX DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER

Les conditions d'admission aux fonctions de commissaire de police dans les départements et de commissaire, ou d'inspecteur spécial de la police des chemins de fer ont été fixées par un arrêté du Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur et des Cultes, en date du 15 septembre 1901, qui est reproduit ci-après :

Article premier. — Nul ne peut être appelé aux fonctions de commissaire de police, de commissaire, de commissaire-adjoint ou d'inspecteur spécial de la police des chemins de fer s'il n'a été porté sur une liste d'admissibilité dressée par le Ministre de l'Intérieur, à la suite d'un concours, conformément aux dispositions du présent arrêté.

Sont dispensés du concours les seuls candidats munis du diplôme de licencié en droit.

Art. 2. — Les candidats ne peuvent se présenter au concours ni avant vingt-cinq ans ni après trente ans.

Cette dernière limite est reculée d'autant d'années que les candidats comptent d'années de services, civils ou militaires, déjà admissibles pour une pension de retraite dans les conditions prévues par la loi du 9 juin 1853.

Dans tous les cas, nul ne peut se présenter s'il a dépassé l'âge de quarante ans, au 1er janvier de l'année du concours.

Art. 3. — Les candidats doivent adresser au Ministre de l'Intérieur (direction de la Sûreté générale), avant le 1er décembre :

1° Une demande d'emploi, sur papier timbré, dans laquelle ils indiquent s'ils connaissent une ou plusieurs langues étrangères ;

2° Une expédition authentique de leur acte de naissance, sur papier timbré ;

3° Un certificat de moralité, délivré par le maire de la résidence et dûment légalisé ;

4° Un extrait du casier judiciaire n'ayant pas plus d'un mois de date ;

5° Un certificat de médecin, dûment légalisé, constatant que les

candidats sont de bonne constitution et exempts de toute infirmité les rendant impropres à un service actif;

6° Un état signalétique indiquant la durée et le détail des services militaires, délivré par l'autorité compétente;

7° Un état des services civils, *admissibles pour la retraite*, délivré par l'Administration ou par les administrations compétentes;

8° Un état, certifié exact, des services civils non admissibles pour la retraite;

9° Diplômes, certificats ou attestations d'études qui ont pu leur être délivrés, ou des copies de ces pièces dûment certifiées.

Art. 4. — Chaque préfet arrête pour son département, d'après l'avis du Ministre de l'Intérieur, la liste des candidats; il avise ceux-ci en temps utile de la date fixée pour l'examen écrit.

Dans le département de la Seine, le préfet de police est chargé de dresser la liste des candidats et de leur donner l'avis dont il s'agit.

Art. 5. — Le concours est divisé en deux parties : l'épreuve écrite et l'épreuve orale.

L'épreuve orale est publique.

Le candidat ne peut être admis aux épreuves orales que s'il a subi avec succès les épreuves écrites.

Art. 6. — Les épreuves écrites ont lieu chaque année, à Paris, au ministère de l'Intérieur, et au chef-lieu de département, à l'hôtel de la préfecture, pour la France et l'Algérie. Elles ont lieu à la Résidence générale, à Tunis, pour les candidats de la Tunisie.

Les épreuves orales ont lieu ensuite à des dates qui sont portées en temps utile à la connaissance des candidats déclarés admissibles.

Art. 7. — Nul ne peut être admis plus de trois fois aux épreuves du concours.

Pour être admis à subir une deuxième ou une troisième épreuve, tout candidat doit adresser au Ministre de l'Intérieur, avant le 1er décembre, une nouvelle demande, dans laquelle il indique la date et le lieu où il a passé son dernier concours.

Art. 8. — Le concours porte sur les matières suivantes :

*Epreuve écrite.* — Rédaction d'un procès-verbal ou d'un rapport sur une affaire de service rentrant dans les matières énumérées aux paragraphes 3, 4, 5 et 6 du programme des épreuves orales.

Le sujet de la composition est le même pour tous les candidats : il est choisi par le directeur de la Sûreté générale et envoyé sous pli cacheté aux préfets pour le jour même de l'épreuve. *Il doit être traité en trois heures sans le concours d'aucune espèce de livre*

Le préfet délègue le secrétaire général de la préfecture ou un conseiller de préfecture pour dicter le sujet de la composition et surveiller le travail des candidats. Le pli cacheté contenant le sujet de la composition est ouvert par ce fonctionnaire délégué, en présence des candidats, au moment fixé pour l'épreuve.

Ce fonctionnaire dresse un procès-verbal de l'épreuve, et le remet, avec les compositions, au préfet, qui envoie ces pièces, le jour même de cette épreuve, au Ministère de l'Intérieur (direction de la Sûreté générale).

A Paris, les candidats sont surveillés par un ou plusieurs fonctionnaires désignés par le directeur de la Sûreté générale.

Les candidats qui ont déclaré connaître une ou plusieurs langues étrangères sont tenus de faire, le même jour et dans la même séance, un thème relatif à la langue ou aux langues étrangères indiquées. *Une demi-heure est accordée pour chaque langue. Les candidats ne peuvent se servir d'aucun livre, dictionnaire ou grammaire.*

Quatre notes sont données pour l'épreuve écrite.

Elles sont multipliées par les coefficients suivants :

| | |
|---|---|
| 1° Pour l'écriture | 1 |
| 2° Pour l'orthographe | 2 |
| 3° Pour la rédaction | 5 |
| 4° Pour les langues étrangères : | |
| Anglais et allemand | 1 |
| Autres langues | 1/2 |

*Epreuve orale*

I. — *Arithmétique :* numération décimale, addition, soustraction, multiplication, division. Preuve de ces opérations. Nombres décimaux, fractions. Système légal des poids et mesures.

Coefficient ..... 2

II. — *Histoire et géographie :* notions sommaires d'histoire de France. Géographie physique de la France. Frontières maritimes et continentales, chaînes de montagnes, bassins, fleuves, rivières et lacs. Départements, chefs-lieux, villes principales, réseaux de chemins de fer.

Coefficient ..... 1

III. — *Notions de droit pénal :* du délit en général. Définition et distinction des crimes, délits et contraventions. Tentative et commencement d'exécution. Des peines en matière criminelle et correctionnelle et de leurs effets. Notions sur la culpabilité et la non-culpabilité. Eléments constitutifs du délit. Circonstances aggravantes. Excuses. Circonstances atténuantes. Complicité. Connexité. Auteurs. Coauteurs. Complices. Des faux commis dans les passeports, feuilles de route et certificats. De la corruption des

fonctionnaires publics. Des abus d'autorité contre les particuliers. Rébellion, outrages et violences contre les dépositaires de l'autorité et la force publique. Dégradations des monuments. Vagabondage et mendicité. Délits commis par voie d'écrits, images et gravures. Meurtres. Menaces. Blessures et coups volontaires ou involontaires. Attentats aux mœurs. Arrestations illégales. Faux témoignage. Calomnies. Injures. Vols. Escroqueries. Abus de confiance. Peines de police.

Coefficient..... 3

IV. — *Notions d'instruction criminelle :* Action publique et action civile. Délits commis sur le territoire et hors du territoire. Police judiciaire. Officiers de police judiciaire. Moyens d'information. Procès-verbaux. Constatations. Instructions dans les cas ordinaires; dans les cas de crimes ou de délits flagrants. Attributions et devoirs des commissaires de police. Notions générales sur l'organisation et la composition des juridictions pénales.

Coefficient..... .... 3

V. — Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. Ordonnance du 15 novembre 1846 et décret du 1er mars 1901 (*Journal officiel* du 23 août 1901) sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. Décret du 22 février 1855 sur l'organisation de la police spéciale des chemins de fer. Organisation actuelle du contrôle de l'État. Attributions des différents fonctionnaires du contrôle.

Coefficient..... 3

VI. — Loi municipale du 5 avril 1884, notamment les articles 91 à 109. Notions sur les attributions des fonctionnaires judiciaires, administratifs et militaires; loi du 30 juin 1881 sur les réunions publiques; lois du 29 juillet 1881 et du 12 décembre 1893 sur la presse; loi du 18 décembre 1893 sur les associations de malfaiteurs; lois du 19 juin 1871 et du 18 décembre 1893 sur les explosifs; loi du 28 juillet 1894 sur les menées anarchistes; loi du 23 janvier 1873 sur l'ivresse publique; loi du 21 mars 1884 sur les syndicats professionnels; loi du 25 mai 1864 modifiant les articles 414, 415 et 416 du Code pénal sur les coalitions; loi du 7 juin 1848 sur les attroupements; articles 291 à 294 inclus du Code pénal et loi du 10 avril 1834 sur les associations, ainsi que la loi du 1er juillet 1901 et les décrets du 16 août 1901; articles 410 et 471 (n° 5) du Code pénal sur les jeux; décret du 2 octobre 1888 et loi du 8 août 1893 sur le séjour des étrangers en France; loi du 18 avril 1886 sur l'espionnage.

Coefficient..... ..... 3

VII. — Langues étrangères.

Coefficient :

| | |
|---|---|
| Anglais et allemand | 1 |
| Autres langues | 1/2 |

Art. 9. — Afin d'arriver à une appréciation exacte du mérite relatif des candidats, il est attribué à chacune des parties des épreuves écrites et orales une note exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20 et qui ont respectivement la signification ci-après :

0 à 5, médiocrement ; 5 à 11, passablement ; 12, 13, 14, assez bien ; 15, 16, 17, bien ; 18, 19, très bien ; 20, parfaitement.

Chacune de ces notes est multipliée par les nombres coefficients exprimant la valeur relative de la partie du programme à laquelle elle se rapporte.

La somme de ces produits forme le total des points obtenus pour l'ensemble des épreuves.

Art. 10. — Bénéficient de 40 points les candidats qui se présentent au concours en justifiant qu'ils ont accompli *deux ans au moins de bons services* comme secrétaires ou secrétaires suppléants dans un commissariat de police municipale ou de police spéciale.

Bénéficient aussi de 10 points les candidats justifiant devant la commission d'examen qu'il ont des notions générales sur les procédés d' « identification anthropométrique » système Bertillon.

Signalement anthropométrique (Procédés de mensuration) ;

Signalement descriptif ou « portrait parlé ».

Art. 11. — Une commission supérieure est instituée au Ministère de l'Intérieur pour la correction de l'épreuve écrite. Les membres de cette commission sont désignés par le Ministre. Ils dressent la liste des candidats à admettre aux épreuves orales.

Art. 12. — Les commissions d'examen pour les épreuves orales sont composées, à Paris et dans les centres désignés à l'article suivant :

D'un délégué du directeur de la Sûreté générale, président ;

D'un conseiller de préfecture, délégué par le préfet ;

Du procureur de la République ou de son substitut ;

De l'inspecteur d'académie ou d'un inspecteur primaire ;

D'un ou de plusieurs professeurs de langues étrangères.

La commission désigne son secrétaire.

Les préfets des départements font désigner et convoquent, en temps utile, les membres de la commission.

Art. 13. — Des commissions pour les examens oraux sont constituées dans les villes ci-après désignées :

Lille, Nancy, Dijon, Grenoble, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Poitiers, Rennes, Caen, Paris, Clermont-Ferrand.

Art. 14. — Immédiatement après les épreuves orales, le préfet envoie au Ministère de l'Intérieur (direction de la Sûreté générale),

accompagnés du procès-verbal de cette opération, des tableaux individuels constatant le résultat de ces épreuves.

Une copie du procès-verbal est déposée aux archives de la préfecture où siège la commission.

Art. 15. — Le Ministre de l'Intérieur arrête une liste d'admissibilité aux emplois de commissaire de police, de commissaire, de commissaire-adjoint et d'inspecteur spécial de police sur les chemins de fer.

Le nombre des candidats définitivement déclarés admissibles est fixé d'après les besoins du recrutement.

Les candidats admis ou non sont avisés de la décision prise à leur égard.

**Cadres et traitements.** — Article premier. — Les cadres du personnel de la police spéciale des chemins de fer ont été fixés comme suit par le décret du 24 mai 1898 [1] :

2 commissaires spéciaux attachés à la direction de la Sûreté générale, au traitement maximum de 8.000 francs;

11 commissaires spéciaux hors classe, au traitement de 7.500 francs ;

18 commissaires spéciaux de classe exceptionnelle, au traitement de 6.000 francs ;

44 commissaires spéciaux ou commissaires spéciaux adjoints de 1re classe, au traitement de 4.800 francs;

74 commissaires spéciaux ou commissaires spéciaux adjoints de 2e classe, au traitement de 3.600 francs;

137 commissaires spéciaux ou commissaires spéciaux adjoints de 3e classe ou inspecteurs spéciaux de 1re classe, au traitement de 2.400 francs;

51 commissaires spéciaux ou commissaires spéciaux adjoints de 4e classe ou inspecteurs spéciaux de 2e classe, au traitement de 1.800 francs.

Art. 2. — Aucune promotion ne peut avoir lieu que d'une classe à la classe immédiatement supérieure et, en aucun cas, cet avan-

[1] A la suite du décret du 24 mai 1898 portant réorganisation des cadres du personnel de la police spéciale des chemins de fer, un décret du 7 juin 1898 a fixé comme suit la composition du personnel de la police spéciale des chemins de fer chargé du service des gares de Paris, savoir :

*Gare de l'Est.* — 1 commissaire spécial de police au traitement de 6.000 francs ; 1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3.600 francs ; 4 inspecteurs spéciaux, au traitement de 2.400 francs.

*Gare de la Bastille.* — 1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3.600 francs; 1 inspecteur spécial de police, au traitement de 2.400 francs.

*Gare de Lyon.* — 1 commissaire spécial de police, au traitement de 6.000 francs ; 1 commissaire spécial de police adjoint, au trai-

cement ne peut être donné que si le fonctionnaire compte au moins deux ans de service dans sa classe.

Art. 3. — Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions antérieures contraires au présent décret.

Art. 4. — Sont et demeurent également rapportées les dispositions de l'article 2 du décret du 9 mars 1898, supprimant les frais de bureau alloués aux commissaires de la police municipale et les convertissant en traitements soumis à la retenue pour les pensions civiles.

tement de 3.600 francs; 5 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2.400 francs.

*Gare du Nord.* — 1 commissaire spécial de police, au traitement de 6.000 francs; 1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3.600 francs; 5 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2.400 francs.

*Gare d'Orléans.* — 1 commissaire spécial de police, au traitement de 6.000 francs; 1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3.600 francs; 4 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2.400 francs.

*Gare de l'Ouest* (*Saint-Lazare*). — 1 commissaire spécial de police, au traitement de 6.000 francs; 1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3,600 francs; 5 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2.400 francs.

*Gare de l'Ouest* (*Montparnasse*). — 1 commissaire spécial de police, au traitement de 6.000 francs; 1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3.600 francs; 4 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2.400 francs.

---

# LIVRE IV

# RENSEIGNEMENTS DIVERS

## CHAPITRE I

## POSITIONS DIVERSES

### SECTION I

### PERSONNEL SPÉCIALISÉ DANS LE CONTROLE

#### § 1. — COMMISSAIRES DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE

**Positions diverses.** — En l'absence de tout texte définissant les diverses situations dans lesquelles les commissaires de surveillance peuvent être placés, l'Administration, d'après une jurisprudence administrative constante, leur a fait application, chaque fois qu'aucun règlement spécial ne s'y opposait, des dispositions des décrets des 7 fructidor an XII, 13 octobre et 24 décembre 1851 portant organisation des corps des ponts et chaussées et des mines, décrets qui ont toujours été regardés comme les actes fondamentaux sur lesquels repose la constitution des divers services relevant du Ministère des Travaux publics.

Cette application logique des décrets précités faite aux commissaires n'a pas été sans soulever à diverses reprises des observations de la Cour des Comptes, lorsqu'il s'est agi de la vérification de la part de traitement allouée à certains commissaires se trouvant dans une des situations spéciales prévues aux décrets ci-dessus mentionnés et, à cette occasion, l'Administration avait préparé un projet de décret déterminant les positions diverses dans lesquelles les inspecteurs de l'exploitation commerciale et les commissaires de surveillance administrative pouvaient se trouver placés.

Mais ce projet demeura lettre morte et l'Administration *continua les errements* passés. Il y a lieu dès lors d'examiner les règles de fait appliquées à ce sujet aux commissaires de surveillance administrative.

Les positions des commissaires de surveillance administrative sont :

1° L'activité;
2° La disponibilité;
3° Le retrait d'emploi.

**Activité.** — L'activité est la position du commissaire pourvu d'un emploi. Elle comprend les commissaires de surveillance chargés d'une circonscription, ceux qui, à titre tout à fait exceptionnel, ont été détachés à l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics, ceux qui sont en service détaché et mis à la disposition du Gouverneur général de l'Algérie pour être attachés au contrôle des réseaux algériens et tunisiens.

Ils ont droit au traitement et aux indemnités attachés à leur grade et à leurs fonctions.

**Disponibilité.** — La disponibilité est la position du commissaire de surveillance mis en non-activité par défaut d'emploi ou pour cause de maladies ou d'infirmités temporaires.

Elle est prononcée d'office par le Ministre des Travaux publics.

Le commissaire en disponibilité a droit à la moitié du traitement afférent à son grade, sans aucun accessoire. Il peut obtenir les deux tiers de ce traitement lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi. Il conserve ses droits à la retraite.

**Retrait d'emploi.** — Le retrait d'emploi est la position du commissaire qui a été mis en non-activité par mesure disciplinaire.

Il est prononcé d'office par le Ministre. Le commissaire en retrait d'emploi ne reçoit aucun traitement; il peut conserver, dans certains cas, les deux cinquièmes du traitement d'activité, afférent à son grade, sans aucun accessoire. Ses droits à l'avancement sont suspendus. Il conserve ses droits à la retraite, à charge par lui de verser les retenues fixées par les lois et règlements et calculées sur le montant intégral du traitement d'activité.

**Congé sans traitement.** — Sur leur demande, les commissaires peuvent être mis en congé sans traitement pour une durée limitée et pendant un temps que le Ministre est seul juge de fixer. Le congé doit être renouvelé à son expiration sous peine pour le commissaire d'être déclaré démissionnaire.

Ses droits à l'avancement sont suspendus et il conserve ses droits à la retraite dans les mêmes conditions que pour le retrait d'emploi.

**Congés.** — a) *Congés pour affaires personnelles.* — Les commissaires de surveillance administrative sont assimilés, en ce qui concerne les congés, aux conducteurs des ponts et chaussées. Par application de l'article 16 du décret du 9 novembre 1853, ils ne peuvent obtenir, chaque année, un congé ou une permission d'absence de plus de quinze jours sans subir une retenue de traitement; toutefois, un congé d'un mois, sans retenue, peut être accordé à ceux qui n'ont joui d'aucun congé et d'aucune autorisation d'absence pendant trois années consécutives.

Pour les congés de moins de trois mois, la retenue est de la moitié au moins et des deux tiers au plus du traitement.

Après trois mois de congé consécutifs ou non, dans la même année, l'intégralité du traitement est retenue et le temps excédant les trois mois n'est pas compté comme service effectif pour la pension de retraite.

La durée du congé avec retenue de la moitié au moins et des deux tiers au plus du traitement peut être portée à quatre mois pour les commissaires en résidence hors de France, en Algérie ou en Corse.

b) *Congés pour raisons de santé*[1]. — Lorsque le congé est accordé pour cause de maladie, les commissaires peuvent être autorisés à conserver l'intégralité de leur traitement pendant un temps qui ne peut excéder trois mois. Pendant les trois mois suivants, ils peuvent obtenir un congé avec la retenue de la moitié au moins et des deux tiers au plus du traitement.

Si la maladie qui motive le congé a été déterminée par l'accomplissement d'un acte de dévouement ou par suite d'un accident résultant de l'exercice des fonctions, les commissaires peuvent conserver l'intégralité de leur traitement jusqu'à leur rétablissement ou leur mise à la retraite.

Les congés pour affaires personnelles ou pour raisons de santé sont accordés par le Ministre sur la proposition des ingénieurs et l'avis du préfet. Le commissaire doit donc adresser sa demande de congé au Ministre par la voie hiérarchique.

c) *Permissions d'absence.* — Les permissions d'absence sont les congés de dix jours au plus.

Aux termes de la circulaire du 24 octobre 1863, ces permissions sont accordées directement par l'ingénieur en chef du service[2] à la charge par lui d'en donner avis au préfet et de faire connaître au Ministre le jour du départ et celui du retour du commissaire en congé.

**Mesures disciplinaires.** — Les mesures disciplinaires à appliquer aux commissaires de surveillance ne sont déterminées par aucun document officiel ; on leur applique dès lors les mesures de discipline employées à l'égard de tous les fonctionnaires pour lesquels rien de spécial n'a été prévu.

Ce sont : le blâme ou la réprimande, le retrait d'emploi et la révocation.

**Blâme ou réprimande.** — Cette mesure est motivée par une faute légère, manquement à la discipline, tenue incorrecte, maladresse dans l'accomplissement des fonctions, etc. Elle consiste en

[1] La demande de congé pour raisons de santé doit être accompagnée d'un certificat médical.

[2] Aujourd'hui, l'inspecteur général ou l'ingénieur en chef directeur du contrôle.

une lettre adressée par le Ministre au commissaire en faute. La minute de cette lettre est annexée au dossier individuel sur lequel mention est faite de l'envoi de ladite lettre.

**Retrait d'emploi.** — C'est une mesure infligée pour faute plus grave, généralement lorsqu'une ou plusieurs lettres de blâme sont restées sans effet. On vient d'en parler au présent chapitre.

**Révocation.** — C'est la radiation des cadres des commissaires de surveillance. Elle n'est prononcée que rarement et lorsque les autres mesures disciplinaires ayant été épuisées, il est bien avéré que le commissaire en cause n'est pas susceptible de s'amender.

Elle est cependant quelquefois prononcée *de plano*, sans avertissement préalable, pour faits politiques ou actes hostiles au Gouvernement.

Les pouvoirs du Ministre pour prononcer le retrait d'emploi ou la révocation ne figurent dans aucun texte de loi spécial mais découlent des principes généraux du droit qui reconnaissent formellement à celui qui a le pouvoir de nommer le pouvoir de suspendre ou de révoquer.

## § 2. — INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE

**Positions diverses. — Congés.** — Tout ce que l'on a dit antérieurement au sujet des congés et des positions diverses des commissaires de surveillance s'applique aux inspecteurs de l'exploitation commerciale.

**Mesures disciplinaires.** — L'article 12, paragraphe 5, du décret du 30 mai 1895 stipule que des arrêtés ministériels régleront le régime disciplinaire auquel les inspecteurs de l'exploitation commerciale seront soumis. Aucune décision ministérielle n'étant intervenue à ce sujet depuis 1895, les inspecteurs sont soumis actuellement aux mesures de discipline employées à l'égard de tous les fonctionnaires, pour lesquels rien de spécial n'a été prévu [1].

## § 3. — CONTROLEURS-COMPTABLES ET CONTROLEURS DU TRAVAIL

**Mesures disciplinaires.** — Ces agents sont soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées.

## § 4. — CONTROLEURS GÉNÉRAUX

Les contrôleurs généraux étant assimilés, au point de vue de la préséance, aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines, les prescriptions relatives à ces fonctionnaires en ce qui concerne les positions diverses, congés, etc., paraissent devoir leur être applicables.

[1] Voir les mesures disciplinaires appliquées aux commissaires de surveillance.

## SECTION II

## PERSONNEL ATTACHÉ AU SERVICE DU CONTROLE ET APPARTENANT AUX CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

### § 1. — INGÉNIEURS

**Positions diverses.** — Les positions diverses de l'ingénieur des ponts et chaussées et de l'ingénieur des mines, sont : l'activité, la disponibilité, le congé illimité, le retrait d'emploi. (Décret du 13 octobre 1851, art. 16, décret du 24 décembre 1851, art. 15, décret du 19 juillet 1897).

L'*activité* comprend les ingénieurs du service ordinaire, et ceux des services détachés. Les ingénieurs en activité ont droit au traitement et aux indemnités attachés à leur grade et à leurs fonctions. (Décret de 1851, art. 17).

L'ingénieur en *disponibilité* a droit à la moitié du traitement affecté à son grade, sans aucun accessoire. Il peut obtenir les deux tiers de ce traitement lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi. Il conserve ses droits à la retraite. (*Id.*, art. 18).

Le *retrait d'emploi* est prononcé par le Ministre comme mesure disciplinaire. L'ingénieur en retrait d'emploi ne reçoit aucun traitement, ou reçoit seulement les 2/5 de son traitement d'activité, sans aucun accessoire ; ses droits à l'avancement sont suspendus, il conserve ses droits à la retraite. (Décret du 13 octobre 1851 ; art. 20).

Les droits à la retraite ne sont conservés aux ingénieurs en disponibilité, en congé illimité ou en retrait d'emploi, qu'à la charge par eux de verser successivement les retenues imposées par les règlements au profit de la caisse des pensions, et calculées sur le montant intégral du traitement d'activité de leur grade. (*Id.*, art. 21).

**Congés.** — Les *congés temporaires* ne dépassent pas trois mois. Ils sont accordés par le Ministre, sur l'avis des préfets, pour les ingénieurs en chef, et sur l'avis des ingénieurs en chef et des préfets pour les ingénieurs ordinaires. Toutefois, les préfets peuvent ac-

corder aux ingénieurs des *permissions d'absence* dont la durée n'excède pas dix jours. (Décret de 1851, art. 22).

Les ingénieurs qui excèdent les limites de leurs permissions ou congés, ou qui ne se rendent pas à leurs postes aux époques assignées, sont privés de leurs appointements pour tout le temps de leur absence de ce même poste, sans préjudice des mesures disciplinaires qui pourraient leur être appliquées. Si le retard excède trois mois, l'ingénieur peut être déclaré démissionnaire. (*Id.*, art. 23).

Le *congé illimité* est accordé, dans un intérêt public, par le Ministre des Travaux publics, aux ingénieurs qui demandent à se retirer temporairement du service de l'État pour entrer, soit en France, dans des compagnies chargées de services publics pour l'État, les départements ou les communes, ou dans des compagnies minières, soit à l'étranger, dans des compagnies analogues, avec l'autorisation spéciale du Ministre des Affaires étrangères. — Le congé illimité ne peut être accordé qu'à l'ingénieur qui compte au moins cinq ans de services effectifs à dater de sa promotion au grade d'ingénieur ordinaire de 3e classe. — L'ingénieur en congé illimité ne reçoit aucun traitement. Il conserve, mais seulement pendant cinq ans, ses droits à l'avancement et à la retraite, à charge d'effectuer les versements prescrits, à titre de retenue, par les lois et règlements, sur la totalité du traitement et des allocations qu'il touche de la compagnie à laquelle il est attaché. — Après cinq ans, l'ingénieur en congé illimité est maintenu sur les cadres; mais le temps qu'il continue à passer en dehors du service de l'État ne lui compte ni pour l'avancement ni pour la retraite. Pendant tout ce temps, il ne fait plus de versements; il ne peut plus être promu à un grade ou à une classe supérieure. Il ne peut obtenir le grade d'inspecteur général que cinq ans après être rentré en activité. (Décret du 19 juillet 1897, art. 2).

Les ingénieurs en congé renouvelable en 1897 ont été soumis aux dispositions qui précèdent à partir de la promulgation du décret précité. Ils pouvaient, en conséquence, être mis en congé illimité, et ne conservaient leurs droits à l'avancement que pendant cinq ans à partir de cette date. Ils peuvent néanmoins conserver leurs droits à la retraite, en faisant les versements ci-dessus prescrits jusqu'à ce qu'ils aient rempli les conditions voulues pour obtenir leur pension. (*Id.*, art. 3).

**Sortie des cadres.** — La sortie des cadres a lieu : par la révocation, par la démission, par l'admission à la retraite. (Décret de 1851, art. 24).

La révocation des ingénieurs est prononcée par le Président de la République, sur la proposition du Ministre et l'avis du Conseil général des ponts et chaussées. Elle entraîne la perte des droits à la retraite. (*Id.*, art. 25).

Les ingénieurs démissionnaires ne peuvent quitter leurs fonctions qu'après que leur démission a été acceptée par le Président de

la République. Ils perdent leurs droits à la retraite. (*Id.*, art. 26).

Les ingénieurs des ponts et chaussées ne peuvent devenir entrepreneurs ni concessionnaires de travaux publics, sous peine d'être considérés comme démissionnaires. (*Id.*, art. 27.)

L'admission des ingénieurs à la retraite a lieu par décret du Président de la République, sur la proposition du Ministre des Travaux publics. (*Id.*, art. 28.)

**Mesures disciplinaires.** — Les fautes contre la subordination et l'exactitude du service sont réprimées par une suspension de fonctions et par la privation de traitement, qui ne peut excéder six mois. Le Ministre statue, sur le rapport du directeur du personnel. (Décret du 7 fructidor an XII, art. 18.)

Les fautes très graves qui peuvent compromettre ou le service, ou les fonds du Trésor public, ou l'honneur du corps, les fautes récidivées contre la subordination et l'exactitude du service, sont punies de la destitution prononcée par le Président de la République, sur le rapport du Ministre des Travaux publics et d'après l'avis motivé du directeur du personnel. (*Id.*, art. 19.)

Hors le cas de tournées autorisées, les inspecteurs généraux ne peuvent s'absenter de Paris sans une permission délivrée par le Ministre. Les ingénieurs en chef et ordinaires ne peuvent quitter le département au service duquel ils sont attachés sans une permission du Ministre, délivrée sur l'avis du préfet. Les ingénieurs ordinaires ne peuvent quitter leur arrondissement ou le service auquel ils sont attachés, sans une permission de l'ingénieur en chef approuvée par le préfet. (*Id.*, art. 20.)

Les ingenieurs qui ne se rendent pas à leur poste aux époques assignées, sont privés de leurs appointements pour tout le temps de leur absence de ce même poste. Si le retard excède un mois, il y a lieu à une suspension de service et de traitement pendant quatre mois. Si le retard excède trois mois, il y a lieu à destitution (*Id.*, art. 21 [1].)

## § 2. — CONDUCTEURS, CONTROLEURS ET SOUS-INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Aux termes de l'article 37 du décret du 13 octobre 1851, les dispositions relatives aux positions diverses et aux congés des ingénieurs sont applicables aux conducteurs.

Les conducteurs sont déclarés démissionnaires, révoqués ou admis à la retraite par décision du Ministre. La révocation est prononcée sur le rapport du chef de service et l'avis de l'inspecteur général. (Décret de 1851, art. 38.)

[1] Voir p. 441 (Décret de 1851, art. 23).

L'assimilation entre les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines est complète comme classes, cadres, positions diverses, retraites, etc.

Il en est de même pour les sous-ingénieurs, tant ceux des ponts et chaussées que ceux des mines, en ce qui a trait aux positions diverses, retraites, etc., car si l'article 37 de la loi de finances de 1896 (V. p. 460) ne pouvait viser ces derniers créés postérieurement, l'esprit de la loi n'est pas douteux, et, d'autre part, le sous-ingénieur des mines reste légalement un contrôleur principal, auquel un titre a été conféré en raison d'un emploi spécial.

Les sous-ingénieurs, ainsi, d'ailleurs, que les conducteurs et contrôleurs faisant fonctions, jouissent de tous les accessoires de traitement et indemnités alloués aux ingénieurs.

## § 3. — COMMIS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

**Congé pour service militaire.** — Un congé sans traitement d'une durée maxima de trois ans est accordé aux commis des ponts et chaussées et des mines, appelés sous les drapeaux. A l'époque de leur libération, les emplois disponibles leur sont attribués de préférence à tout autre candidat.

Le temps passé sous les drapeaux pour l'accomplissement de leur service obligatoire compte pour l'avancement au même titre que le temps de service effectif de commis (Décret du 3 janvier 1894, art. 13).

**Disponibilité.** — Les commis des ponts et chaussées peuvent être mis en disponibilité, soit par défaut d'emploi, soit pour cause de maladie ou d'infirmités temporaires entraînant cessation du travail pendant plus de trois mois. Ils conservent la moitié du traitement de leur grade sans accessoire ; ils peuvent obtenir les deux tiers lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi.

Ils peuvent, comme les conducteurs des ponts et chaussées et dans les mêmes conditions, être placés dans la situation de service détaché. (Décret du 3 janvier 1894, art. 12.)

**Mesures disciplinaires.** — Les dispositions relatives à la discipline des conducteurs sont applicables aux commis (Décret du 3 janvier 1894, art 14.)

## SECTION III

## PERSONNEL ADJOINT AU SERVICE DU CONTROLE ET RESSORTISSANT AUX MINISTÈRES DES TRAVAUX PUBLICS, DES FINANCES ET DE L'INTÉRIEUR

### § 1. — FONCTIONNAIRES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

**Positions diverses.** — Aucun règlement n'a déterminé les situations diverses dans lesquelles peuvent être placés les fonctionnaires de l'Administration centrale du Ministère des Travaux Publics; au point de vue spécial des congés, ils sont soumis aux dispositions du décret du 9 Novembre 1853.

Aux termes de l'article 17 du décret du 3 Février 1898, les rédacteurs et les expéditionnaires appelés au service militaire sont remplacés dans l'effectif. Ils sont appelés à remplir les premières vacances qui se produisent après leur libération, s'ils en ont fait la demande dans les trois mois qui suivent ladite libération.

Le Ministre, après avis du conseil des directeurs, peut refuser la réadmission dans l'Administration centrale aux employés dont la feuille de punitions militaires constate des fautes graves.

**Mesures disciplinaires.** — Les mesures de discipline applicables aux fonctionnaires et employés de l'Administration centrale sont :

La réprimande ; la radiation du Tableau d'avancement ; la retenue de traitement n'excédant pas la moitié de ce traitement ni la durée de deux mois ; le retrait d'emploi sans traitement ; la révocation.

Ces peines sont prononcées par le Ministre : la première et la troisième, sur le rapport du directeur compétent ; les trois autres, après avis du conseil des directeurs, l'intéressé ayant d'ailleurs été entendu dans ses moyens de défense ou dûment appelé. Le procès-verbal de la séance dans laquelle l'agent a comparu ou, s'il y a lieu, sa défense écrite, accompagne nécessairement le rapport soumis au Ministre par le conseil. La révocation des directeurs ne peut être prononcée que par décret du Président de la République (*Id.*, art. 15).

**Conseil des directeurs.** — Aux termes de l'article 5, il est institué sous la présidence du Ministre ou du sous-secrétaire d'État, et, en leur absence, d'un directeur délégué, un conseil des directeurs composé des directeurs et du chef du cabinet du Ministre.

Ce conseil délibère sur les matières qui lui sont déférées par le règlement de 1898 ou renvoyées par le Ministre.

## § 2. — INSPECTEURS DES FINANCES

**Positions diverses.** — Les positions diverses occupées par les inspecteurs des Finances sont l'activité et la disponibilité [1].

Les inspecteurs mis en disponibilité ou hors cadres pour remplir soit en France, soit à l'étranger, sur la désignation ou avec l'autorisation du Ministre, des missions ayant pour objet la défense ou la gestion des intérêts de l'Etat ou d'intérêts publics conservent leurs droits à l'avancement. La durée de la disponibilité est de trois années. Elle peut être renouvelée à l'expiration de ce délai. Ils conservent aussi leurs droits à la retraite, à condition de verser les retenues prescrites pour le service des pensions civiles, retenues calculées d'après le traitement qui leur est alloué par la société ou la compagnie au service de laquelle ils sont attachés.

La situation des inspecteurs, au point de vue de la hiérarchie, du traitement, de l'avancement, etc., est réglée par le décret du 1er décembre 1900 portant réorganisation de l'administration centrale du Ministère des Finances.

**Congés.** — Des congés sont accordés aux inspecteurs des finances, dans les mêmes conditions qu'à tous les fonctionnaires, en conformité des dispositions du décret du 9 novembre 1853. Toutefois, spécialement en ce qui les concerne, pendant la période des tournées, qui a une durée de six mois, il ne peut leur être accordé de congés que pour motifs graves.

## § 3. — COMMISSAIRES SPÉCIAUX DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER

Les situations diverses dans lesquelles peuvent être placés les commissaires spéciaux de la police des chemins de fer, ainsi que les mesures disciplinaires qui leur sont applicables, sont les mêmes que celles dont il a été parlé au paragraphe relatif aux positions diverses des commissaires de surveillance administrative.

En ce qui concerne les congés, les commissaires spéciaux sont soumis au régime du décret du 9 novembre 1853.

[1] Aux termes d'une décision ministérielle du 22 juillet 1899, les inspecteurs qui abandonnent leurs fonctions pour entrer au service de compagnies ou d'entreprises privées ne peuvent pas obtenir le bénéfice de la mise en disponibilité.

## CHAPITRE II

# TRAITEMENTS ET ALLOCATIONS

---

### SECTION I

### PERSONNEL SPÉCIALISÉ DANS LE CONTROLE

#### § 1. — COMMISSAIRES DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE

**Traitements.** — Depuis le décret portant règlement d'administration publique du 27 mars 1851[1] jusqu'au décret du 2 juillet 1894, les traitements des commissaires de surveillance administrative sont restés stationnaires.

Le décret du 27 mars 1851 les avait fixés comme il suit :

| | | |
|---|---|---|
| Commissaires de 1re classe | 3.000 | francs |
| — de 2e — | 2.500 | — |
| — de 3e — | 2.000 | — |
| Sous-Commissaires | 1.500 | — |

Lorsque les commissaires de 4e classe remplacèrent les sous-commissaires, ils se virent attribuer le même traitement que ces derniers, soit 1.500 francs par an.

Le décret du 2 juillet 1894[2] est venu apporter une amélioration dans la situation des commissaires et a porté leurs traitements respectifs aux chiffres suivants, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Commissaires de 1re classe | 3.200 | francs |
| — de 2e — | 2.700 | — |
| — de 3e — | 2.300 | — |
| — de 4e — | 2.000 | — |

Ce sont les traitements actuels.

**Allocations accessoires.** — a) *Frais de repas et de découcher.* — En outre de leur traitement, les commissaires de surveillance

[1] Ce décret est le premier qui ait fixé les conditions du recrutement des commissaires.

[2] Décret du 2 juillet 1894, art. 4.

administrative, qui sont astreints à de fréquents déplacements, reçoivent[1] des indemnités de frais de repas et de découcher d'après le tarif admis pour les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines.

Ces indemnités ont été fixées par la circulaire du 24 mars 1899[2].

b) *Indemnités de résidence.* — A la suite de l'adoption par la Chambre des députés[3] et par le Sénat[4] d'un amendement[5] proposant d'accorder des indemnités de résidence aux commissaires et tendant, dans ce but, à augmenter de 50.000 francs le crédit du chapitre qui les concerne, ces agents reçoivent, depuis le 1er janvier 1899[6], des indemnités de résidence basées sur le chiffre de celles attribuées aux conducteurs des ponts et chaussées.

Toutefois, le crédit de 50.000 francs voté par le Parlement étant loin d'être suffisant[7] pour attribuer aux commissaires, comme le stipulait l'amendement précité, les mêmes indemnités qu'aux conducteurs, l'Administration ne peut encore leur allouer que des indemnités égales, en général, à la moitié de celles de ces derniers, pour la province, et aux deux tiers pour les commissaires en résidence à Paris.

Cette différence de traitement sera appelée à disparaître le jour où les Chambres pourront voter les crédits nécessaires pour égaliser les indemnités de ces deux classes de fonctionnaires.

Les indemnités actuelles varient en province, pour les commissaires mariés ou veufs avec enfants : de 50 francs dans les petites localités à 275 francs dans les grandes villes; pour les commissaires célibataires ou veufs sans enfants : de 35 francs à 205 francs d'après l'importance de la résidence.

A Paris, l'indemnité est fixée uniformément à 300 francs pour les commissaires célibataires ou veufs sans enfants et à 400 francs pour les commissaires mariés ou veufs avec enfants.

Enfin, comme tous les fonctionnaires, les commissaires en résidence en Corse reçoivent depuis longtemps une indemnité fixe de résidence dont le montant est de 450 francs.

Cette indemnité n'a pas été modifiée par l'arrêté du 27 juillet 1899, qui a réparti le crédit de 50.000 francs voté par le Parlement, pas

[1] Ils n'ont pas droit aux frais accessoires de déplacement.

[2] Pour les détails, voir cette circulaire dans le volume *Exécution des travaux publics* (p. 132) (*Bibliothèque du Conducteur de travaux publics*).

[3] Séance du 3 février 1899.

[4] Séance du 23 mai 1899.

[5] Amendement présenté par M. Jourde, député.

[6] L'arrêté ministériel accordant ces indemnités a été pris avec effet rétroactif.

[7] Une somme de 95.000 francs environ serait nécessaire.

plus d'ailleurs que l'indemnité[1] spéciale de 250 francs qui était déjà allouée auparavant au commissaire de surveillance en résidence à Modane.

## § 2. — INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE

**Historique.** — A l'origine de l'institution des inspecteurs de l'exploitation, on leur avait attribué les traitements[2] des commissaires royaux qu'ils avaient remplacés, soit 6.000 francs pour les inspecteurs principaux et 5.000 francs pour les inspecteurs particuliers.

Mais l'organisation résultant du décret du 20 mars 1848 qui avait créé les inspecteurs, ne comportait que 18 de ces fonctionnaires, alors que les commissaires royaux étaient au nombre de 26. Au cours de l'année 1848, les Commissions des finances réclamèrent encore des réductions dans ce personnel. De nouvelles suppressions durent être effectuées et, à la suite de l'arrêté du Gouvernement du 29 juillet 1848, qui instituait les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative, les inspecteurs principaux furent supprimés et le nombre des inspecteurs réduit à 4. Ce fut l'objet de l'arrêté du 22 septembre 1848[3]. Diminués en nombre, les inspecteurs furent réduits en traitement, et l'arrêté précité fixait leurs émoluments à 3.500 francs. Il leur accordait, en outre, une indemnité annuelle de 1.500 francs, à titre de frais de bureau et de tournées.

Mais on ne tarda pas à s'apercevoir de la nécessité de renforcer

[1] L'indemnité est la même pour les commissaires mariés et pour ceux qui sont célibataires.

[2] Arrêté du 28 avril 1848.

[3] Il n'est pas sans intérêt de citer ici les considérants de cet arrêté :

Paris, le 22 septembre 1848.

Le Ministre des Travaux publics,

Vu l'arrêté du Gouvernement qui supprime les commissaires de police des chemins de fer et institue aux lieu et place de ces fonctionnaires des commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative chargés, sous la direction des ingénieurs, d'assurer l'exécution des règlements relatifs à l'exploitation des chemins de fer concédés;

Considérant que la surveillance attribuée aux inspecteurs de l'exploitation commerciale est intimement liée à l'élément technique et qu'il est nécessaire, dans des vues d'unité et de hiérarchie, de centraliser la direction du service;

Considérant d'ailleurs que le nombre actuel des inspecteurs de l'exploitation commerciale peut être notablement restreint.

Arrête :

Article premier. — Les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale sont supprimés.

Le nombre des inspecteurs est réduit à 4, etc. . . . . .

le contrôle commercial et d'augmenter le personnel, devenu tout à fait insuffisant pour la lourde tâche qui lui incombait. A la veille de la réorganisation de 1852, le nombre des inspecteurs était remonté à 8; l'arrêté du 26 juillet 1852 le porta à 12, ils étaient répartis en 6 arrondissements[1].

D'autre part, un décret du prince-président, en date du même jour, vint réorganiser, sur de nouvelles bases, le service du contrôle de l'exploitation commerciale. Il rétablissait les inspecteurs principaux et fixait les traitements comme suit :

| | |
|---|---|
| Inspecteurs principaux..... | 5.000 francs |
| Inspecteurs particuliers..... | 4.000 — |

Il leur accordait, en outre, une indemnité pour frais de bureau et de tournées, dont le montant devrait être déterminé par un règlement particulier.

Ce règlement intervint, le 27 août 1852, sous forme d'un arrêté ministériel, qui fixait l'indemnité[2] de frais de bureau et de tournées aux chiffres suivants :

| | |
|---|---|
| Inspecteurs principaux..... | 2.500 francs |
| Inspecteurs particuliers..... | 1.500 — |

Quelques années après, une décision ministérielle du 12 juin 1857 porta à 4.000 francs l'indemnité de frais de tournées et de bureau, allouée aux inspecteurs principaux en résidence à Paris.

La situation pécuniaire des inspecteurs resta stationnaire jusqu'au décret du 30 mai 1895, portant réorganisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général.

**Dispositions actuelles.** — Le décret du 30 mai 1895[3] qui, on vient de le voir, avait divisé les inspecteurs particuliers en deux classes, a fixé comme suit les traitements des inspecteurs de l'exploitation :

| | | |
|---|---|---|
| Inspecteurs principaux[4]..... | | 6.000 francs |
| Inspecteurs particuliers | 1re classe..... | 5.000 — |
| | 2e classe..... | 4.000 — |

D'autre part, l'arrêté du 26 octobre 1895[5], rendu en exécution de

[1] Ces six arrondissements correspondaient aux divisions principales du service de contrôle et de surveillance.

[2] Aux termes de l'article 2 de l'arrêté du 27 août 1852, cette indemnité était payée par douzièmes sur mandats individuels dressés par l'ingénieur en chef du service et imputée sur les fonds de contrôle et de surveillance des chemins de fer.

[3] Décret du 30 mai 1895, art. 12.

[4] Arrêté du 11 novembre 1895 (application de l'article 12 du décret du 30 mai 1895).

[5] Arrêté du 26 octobre 1895, art. 17.

l'article 17 du décret précité, régla de la façon suivante les indemnités pour frais de tournées, loyer, frais de bureau et divers, allouées annuellement aux inspecteurs, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Inspecteurs principaux..... ..... | | 2.000 francs |
| Inspecteurs particuliers | 1re classe..... | 1.500 — |
| | 2e classe..... | 1.500 — |

Ce sont les dispositions actuellement en vigueur. Ainsi qu'on le voit, les indemnités pour frais de bureau, tournées, etc., se trouvent réduites de 2.000 francs pour les inspecteurs principaux en résidence à Paris. Aussi, pour remédier à la situation faite à ces fonctionnaires par ces dispositions nouvelles, le paragraphe 3 de l'article 17 de l'arrêté du 26 octobre 1895 a décidé que, par mesure transitoire, les inspecteurs principaux en fonctions continueraient à toucher l'indemnité qui leur était allouée précédemment.

Il n'y a donc que les inspecteurs principaux, nommés à ce grade postérieurement au 26 octobre 1895, qui reçoivent l'indemnité réduite, soit 2.000 francs.

**Allocations accessoires.** — L'indemnité dont on vient de parler, qui est allouée annuellement aux inspecteurs de l'exploitation n'est, en somme, pas autre chose qu'un supplément de traitement. Il ne faut pas la confondre avec les allocations et frais accessoires attribués à ces fonctionnaires pour les déplacements qu'exige leur service.

Aux termes de la circulaire du 24 mars 1899, qui règle actuellement ces allocations, les inspecteurs de l'exploitation commerciale, appelés à sortir des limites de leur circonscription, reçoivent des indemnités calculées, par journée ou tiers de journée, sur le pied de 12 francs la journée de déplacement.

Ils ont droit, en outre, pour ces tournées, aux mêmes frais accessoires de transport que les ingénieurs.

Ces frais généraux sont réglés par le Ministre, qui ouvre, dans chaque cas, les crédits nécessaires.

En résumé, les allocations accessoires attribuées aux inspecteurs comprennent :

1° Des frais de transport;

2° Des frais de séjour.

Il ne parait pas utile de donner ici des détails plus complets sur les tarifs d'après lesquels ces allocations sont calculées ; ces renseignements figurent dans la circulaire du 24 mars 1899.

Les inspecteurs ne reçoivent pas d'indemnité de résidence.

## § 3. — CONTROLEURS SPÉCIAUX

**Contrôleurs-comptables.** — Aux termes de l'article 14 du décret du 30 mai 1895 et de l'article 1er du décret du 10 décembre 1900, les traitements alloués aux contrôleurs-comptables sont fixés comme il suit :

| | | |
|---|---|---|
| Contrôleurs-comptables principaux[1] | 4.500 | francs |
| — 1re classe | 4.000 | — |
| — 2e classe | 3.500 | — |
| — 3e classe | 3.000 | — |

**Contrôleurs du travail.** — Les traitements des contrôleurs du travail ont été fixés comme il suit par le décret du 11 mars 1902, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Contrôleurs principaux[2] | 4.500 | francs |
| 1re classe | 3.600 | — |
| 2e classe | 3.200 | — |
| 3e classe | 3.000 | — |

Les contrôleurs-comptables et les contrôleurs du travail reçoivent des indemnités pour frais de découcher, de déplacement et de changement de résidence, calculées d'après le taux des indemnités analogues allouées aux conducteurs des ponts et chaussées.

## § 4. — CONTROLEURS GÉNÉRAUX

L'article 12 du décret du 30 mai 1895 a fixé à 8.000 francs le traitement des contrôleurs généraux. Ils reçoivent, en outre, en conformité des dispositions de l'article 17 de l'arrêté du 26 octobre 1895[3], pour frais de tournées, loyer, frais de bureau et divers, une indemnité annuelle de 4.000 francs, payée par douzièmes.

Aux termes de la circulaire du 24 mars 1899, les contrôleurs généraux qui sont appelés à sortir des limites de leur circonscription ont droit à des indemnités calculées sur le pied de 15 francs par journée de déplacement. Ils touchent, en outre, pour ces tournées les mêmes frais accessoires que les ingénieurs. Ces frais généraux sont réglés par le Ministre, qui ouvre, dans chaque cas, les crédits nécessaires.

## § 5. — DIRECTEUR DU CONTROLE COMMERCIAL

Aux termes de l'article 3 du décret du 11 décembre 1901, le Directeur du contrôle commercial des chemins de fer reçoit un traitement fixé à 15.000 francs par an.

Ce haut fonctionnaire n'étant pas astreint à faire des tournées ne reçoit pas d'allocations spéciales à cet effet. Ses déplacements pour le service lui sont remboursés sur états justificatifs.

[1] Institués par décret du 10 décembre 1900.
[2] Institués par decret du 11 mars 1902.
[3] Modifié par arrêté du 16 janvier 1896.

## SECTION II

## PERSONNEL ATTACHÉ AU SERVICE DU CONTROLE ET APPARTENANT AUX CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

### § 1. — COMMIS DES PONTS ET CHAUSSÉES OU DES MINES

D'après l'article premier du décret du 7 novembre 1899, les traitement des commis des ponts et chaussées ou des mines sont fixés comme il suit :

| | francs. |
|---|---|
| Commis principaux de 1re classe | 3 000 |
| — — 2e — | 2 600 |
| — de 1re classe | 2 200 |
| — 2e — | 1 800 |
| — 3e — | 1 500 |
| — 4e — | 1 200 |
| — stagiaires | 1 000 |

Des indemnités de résidence peuvent en outre leur être accordées par le Ministre des Travaux publics.

### § 2. — CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET CONTROLEURS DES MINES

D'après l'article premier du décret du 7 novembre 1899, les traitements des conducteurs des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines sont fixés comme il suit :

| | francs. |
|---|---|
| Conducteurs et contrôleurs principaux de 1re classe. | 4 500 |
| — — — 2e — . | 4 000 |
| — — — 3e — . | 3 600 |
| — — de 1re classe | 3 200 |
| — — 2e — | 2 800 |
| — — 3e — | 2 400 |
| — — 4e — | 2 000 |

Des indemnités de résidence peuvent en outre leur être accordées par le Ministre des Travaux publics.

## § 3. — INGÉNIEURS ET SOUS-INGÉNIEURS

Le décret du 11 décembre 1861, a fixé ainsi qu'il suit, à dater du 1er janvier 1862 les appointements des ingénieurs des ponts et chaussées et des ingénieurs des mines, savoir :

| | francs. |
|---|---|
| Inspecteurs généraux de 1re classe | 15 000 |
| — — 2e — | 12 000 |
| Ingénieurs en chef de 1re classe [1] | 8 000 |
| — — — | 7 000 |
| — — 2e — | 6 000 |
| Ingénieurs ordinaires de 1re classe | 4 500 |
| — — 2e — | 3 500 |
| — — 3e — | 2 500 |
| Sous-Ingénieurs [2] | 4 500 |
| Elèves ingénieurs de 1re, 2e et 3e classe | 1 800 |

En outre des traitements ci-dessus déterminés, les ingénieurs reçoivent, à titre de frais fixes, une somme annuellement réglée par le Ministre et destinée à les couvrir de leurs frais et loyer de bureaux, frais de tournées ordinaires et de toutes les autres dépenses occasionnés par le service [3].

Les sous-ingénieurs, ainsi d'ailleurs que les conducteurs et contrôleurs faisant fonctions d'ingénieur jouissent de tous les accessoires de traitement et indemnités alloués aux ingénieurs.

[1] Le nombre des ingénieurs en chef de 1re classe auxquels est alloué le traitement maximum de 8.000 francs ne peut excéder les deux cinquièmes de l'effectif de la classe.

Le nombre des ingénieurs ordinaires de 1re et de 2e classe ne peut excéder pour chaque classe, les deux cinquièmes de l'effectif total du grade.

[2] Le traitement annuel de 4.500 francs a été fixé pour les sous-ingénieurs des ponts et chaussées par le décret du 7 novembre 1899, et pour les sous-ingénieurs des mines par le décret du 6 avril 1902. On rappellera que le titre de sous-ingénieur peut être accordé aux conducteurs et contrôleurs principaux faisant fonctions d'ingénieur depuis cinq années.

[3] Les fonctionnaires et agents du contrôle ont en outre droit à des allocations accessoires pour frais de tournées, et de déplacement. (Circ. des 24 mars 1899 et 22 novembre 1900). Voir à ce sujet : *Exécution des travaux publics*, p. 138 (*Bibliothèque du Conducteur de Travaux publics*).

## SECTION III

## PERSONNEL ADJOINT AU SERVICE DU CONTROLE ET RESSORTISSANT AUX MINISTÈRES DES TRAVAUX PUBLICS, DES FINANCES ET DE L'INTÉRIEUR

---

### § 1.— FONCTIONNAIRES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

L'article 3 du décret de 1898 a fixé comme il suit les traitements et les classes du personnel de l'administration centrale.

| | | |
|---|---|---|
| Directeurs | de 16.000 à | 18.000 |
| Chefs de division. | 1re classe | 13.000 |
| | 2e — | 11.000 |
| Chefs de bureau. | 1re classe | 9.000 |
| | 2e — | 8.000 |
| | 3e — | 7.000 |
| Sous-chefs de bureau. | 1re classe | 6.000 |
| | 2e — | 5.500 |
| | 3e — | 5.000 |
| | 4e — | 4.500 |
| Rédacteurs. | 1re classe | 4.000 |
| | 2e — | 3.600 |
| | 3e — | 3.200 |
| | 4e — | 2.800 |
| | 5e — | 2.400 |
| | 6e — | 2.000 |
| | Stagiaires | 1.800 |
| Expéditionnaires. | 1re classe | 3.600 |
| | 2e — | 3.300 |
| | 3e — | 3.000 |
| | 4e — | 2.700 |
| | 5e — | 2.400 |
| | 6e — | 2.100 |
| | 7e — | 1.800 |
| | Stagiaires | 1.600 |

Le traitement des fonctionnaires et employés, comptant au moins 25 ans de services dans l'administration des Travaux publics et trois ans de grade dans la 1re classe peut être porté respectivement :

| | |
|---|---|
| Pour les chefs de division, à | 15.000 |
| Pour les chefs de bureau, à | 10.000 |
| Pour les sous-chefs de bureau, à | 6.500 |
| Pour les rédacteurs, à | 4.500 |
| Pour les expéditionnaires, à | 4.000 |

## § 2. — INSPECTEURS DES FINANCES

Les traitements et indemnités afférents aux différents grades dans l'inspection générale des Finances sont indiqués dans le tableau suivant :

| | Traitements | Indemnités de tournées |
|---|---|---|
| | fr. | fr. |
| Inspecteurs généraux | 15.000 | 3.600 |
| Inspecteurs de 1re classe | 9.000 | 2.700 |
| — 2e classe | 6.000 | 2.700 |
| — 3e classe | 4.000 | 2.700 |
| — 4e classe | 3.000 | 2.700 |
| Adjoints à l'Inspection | 1.900 | 2.700 |

## § 3. — COMMISSAIRES SPÉCIAUX DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER

L'article premier du décret du 24 mai 1898 a fixé comme suit les traitements des commissaires et inspecteurs spéciaux de la police des chemins de fer, savoir :

| | |
|---|---|
| Commissaires spéciaux attachés à la direction de la Sûreté générale | 8.000 |
| Commissaires spéciaux hors classe | 7.500 |
| — de classe exceptionnelle | 6.000 |
| Commissaires spéciaux adjoints de 1re classe | 4.800 |
| — — 2e classe | 3.600 |
| Commissaires spéciaux adjoints de 3e classe et inspecteurs spéciaux de 1re classe | 2.400 |
| Commissaires spéciaux adjoints de 4e classe et inspecteurs spéciaux de 2e classe | 1.800 |

## CHAPITRE III

# RETRAITES

## SECTION I

## PERSONNEL SPÉCIALISÉ DANS LE CONTROLE

### § 1. — COMMISSAIRES DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE

Le décret du 30 mai 1895, relatif à l'organisation du contrôle des chemins de fer n'ayant rien stipulé au sujet de l'âge d'admission à la retraite des commissaires de surveillance, la situation de ces fonctionnaires demeure régie, à ce point de vue, par le décret du 21 novembre 1866

Ce décret, qui abrogeait celui du 22 juin 1863[1], a fixé à soixante-cinq ans l'âge auquel les commissaires de surveillance sont nécessairement admis à faire valoir leurs droits à la retraite. Toutefois, il maintient jusqu'à l'âge de soixante-dix ans ceux qui étaient en service avant le décret du 22 juin 1863 et jusqu'à l'expiration d'une période de douze années ceux qui, ayant des services militaires, compteraient moins de douze ans de service effectif dans le cadre des commissaires.

Cette dernière disposition fut supprimée par le décret du 10 septembre 1876 pour remédier à l'obligation dans laquelle se trouvait l'Administration, étant donnée l'absence de limite d'âge pour l'admission dans le commissariat, de conserver ces fonctions jusqu'à un âge avancé à des agents qui avaient été nommés tardivement. Il stipulait que les commissaires de surveillance devaient

[1] Le décret du 22 juin 1863 fixait à soixante ans l'âge auquel les commissaires étaient admis à la retraite; mais, dans le cas où ils n'avaient pas accompli dix années au moins de services effectifs dans le cadre des commissaires, il les maintenait en activité jusqu'à l'expiration de cette période de dix années. Aux termes du décret du 23 janvier 1864, les dispositions du décret du 22 juin 1863 ne devaient être appliquées qu'à partir du 1er janvier 1867.

être admis à la retraite à soixante-cinq ans révolus, qu'ils aient ou non accompli douze ans de services effectifs dans le cadre des commissaires.

Mais, quand l'arrêté réglementaire du 10 février 1878 (art. 7) eût fixé une limite d'âge pour l'admission au concours, il parut équitable d'abroger ce décret du 10 septembre 1876, de façon à assurer aux commissaires anciens officiers un supplément de pension au moment de leur admission à la retraite.

Ce fut l'objet du décret du 8 juillet 1887 qui ne faisait, en somme, que reproduire le paragraphe 2 de l'article 2 du décret du 21 novembre 1866 mis en harmonie avec le texte de l'article 7 de l'arrêté du 10 février 1878.

Il porte que les anciens officiers des armées de terre et de mer, retraités en cette qualité, et nommés commissaires de surveillance administrative, seront maintenus en activité jusqu'à ce qu'ils aient accompli douze ans de services effectifs dans le cadre des commissaires[1].

Cette disposition subsiste encore aujourd'hui.

Entre temps un arrêté du 17 mai 1886 est venu stipuler que les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer de l'Algérie, nommés avant les décrets du 26 août 1881 et âgés de soixante-cinq ans révolus seraient nécessairement admis à faire valoir leurs droits à la retraite aussitôt qu'ils compteraient, dans le cadre des commissaires, le temps de service nécessaire pour avoir droit à une pension.

Enfin le Gouvernement, toujours en quête d'améliorer la situation des fonctionnaires, a adopté, par un décret du 27 mai 1897[2], une mesure unanimement approuvée, tendant à remédier à la situation souvent pénible dans laquelle se trouvaient les petits fonctionnaires qui, admis à la retraite, se voyaient, en attendant la liquidation de leur pension, privés de tout traitement et dès lors parfois sans ressources pendant une période de près de six mois.

Aux termes de ce décret :

« Le fonctionnaire admis à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté, par application des paragraphes 1 et 2 de l'article 5 de la loi du 9 juin 1853, continue à exercer ses fonctions jusqu'à la délivrance de son brevet de pension, à moins de décision contraire rendue sur sa demande ou motivée soit par la suppression de son emploi, soit par l'intérêt du service.

« Après la délivrance de son brevet de pension, il peut encore, lorsque l'intérêt du service l'exige, être maintenu momentanément en fonctions.

[1] Le décret du 21 novembre 1866 dans son article 2, paragraphe 2, accordait le maintien en service aux commissaires « ayant des services militaires », tandis que le décret du 8 juillet 1887 le réserve seulement aux anciens officiers retraités.

[2] Modifiant l'article 17 du décret du 9 novembre 1853.

« En cas de prolongation des services, conformément aux deux paragraphes précédents, il ne peut y avoir lieu à un supplément de liquidation, et la jouissance de la pension part du jour de la cessation effective du traitement.

« Ces dispositions ne sont pas applicables aux fonctionnaires tenus de produire un certificat de non débet. »

**Cumul.** — On sait que, depuis la loi du 31 décembre 1897, le cumul des pensions militaires avec un traitement civil n'est autorisé qu'autant que le montant du traitement civil et de la pension est inférieur à 6.000 francs ou égal à la dernière solde d'activité dans le cas où elle serait supérieure à ce chiffre.

## § 2. — CONTROLEURS-COMPTABLES ET CONTROLEURS DU TRAVAIL

En vertu de l'article 14 du décret du 30 mai 1895 les contrôleurs-comptables ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de 65 ans révolus.

L'article 3 du décret du 11 mars 1902 a fixé également à 65 ans l'âge après lequel les contrôleurs du travail ne peuvent être maintenus en fonctions.

## § 3. — INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE

D'après l'article 3 du décret du 22 juin 1863, les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale étaient nécessairement admis à faire valoir leurs droits à la retraite à l'âge de soixante-deux ans, et les inspecteurs particuliers à soixante ans. Ces dispositions, qui ne devaient commencer à être appliquées qu'à partir du 1er janvier 1867, furent abrogées par le décret du 21 novembre 1866, qui fixa à soixante-dix ans l'âge auquel les inspecteurs principaux ou particuliers étaient admis à la retraite.

La limite d'âge de soixante-dix ans subsista jusqu'au décret du 30 mai 1895, qui l'abaissa à soixante-cinq ans[1]. C'est le régime actuel.

Il a été rendu applicable aux inspecteurs de l'exploitation commerciale, attachés aux chemins de fer algériens, par un arrêté du 6 février 1896, pris en exécution de l'article 19 du décret du 30 mai 1895. Toutefois, aux termes dudit arrêté et en vue de ménager les droits acquis, les inspecteurs, en service en 1896, qui ne doivent pas compter à soixante-cinq ans le temps de service nécessaire pour avoir droit à une pension de retraite, peuvent être maintenus au-delà de cet âge.

[1] Décret du 30 mai 1895 (sur l'organisation du contrôle), art. 12, § 6.

Le décret du 27 mai 1897, relatif au maintien en fonctions, après la retraite, jusqu'à la liquidation de la pension de retraite est applicable aux inspecteurs comme à tous les fonctionnaires du contrôle.

## § 4. — CONTROLEURS GÉNÉRAUX

En vertu de l'article 19 de l'arrêté du 26 octobre 1895, les contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale, ne peuvent être maintenus en fonctions après soixante-cinq ans révolus. Toutefois, comme antérieurement audit arrêté de 1895, les inspecteurs de l'exploitation commerciale étaient maintenus en fonctions jusqu'à soixante-dix ans et que presque tous les contrôleurs généraux étaient d'anciens inspecteurs principaux entrés en service sous ce régime, l'Administration fut amenée, en 1899, à constater que l'application de l'arrêté de 1895 pourrait causer un préjudice immérité à certains de ces hauts fonctionnaires.

Aussi, dans le but de remédier à cet état de choses, un arrêté du 5 octobre 1899 décida que les contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale des chemins de fer, entrés dans le contrôle commercial antérieurement à l'arrêté du 26 octobre 1895, et qui ne réuniraient pas, à l'âge de soixante-cinq ans, les trente ans de services nécessaires pour avoir droit à pension, pourraient, par mesure transitoire, être maintenus en fonctions jusqu'à l'âge de soixante-dix ans.

Le maximum de la pension des contrôleurs généraux, inspecteurs de l'exploitation commerciale et commissaires de surveillance administrative ne peut atteindre que la moitié du traitement moyen des six dernières années.

## § 5. — DIRECTEUR DU CONTROLE COMMERCIAL

Aux termes de l'article 3 du décret du 11 décembre 1901, le directeur du contrôle commercial des chemins de fer ne peut être maintenu en fonctions après l'âge de 65 ans.

## SECTION II

## PERSONNEL ATTACHÉ AU SERVICE DU CONTROLE ET APPARTENANT AUX CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

### § 1. — GÉNÉRALITÉS

Aux termes de l'article 37 de la loi de finances de 1896, le tableau n° 3, annexé à la loi du 9 juin 1853 (art. 7) a été modifié ainsi qu'il suit :

« Les mots: « Fonctionnaires de l'enseignement et ingénieurs des ponts et chaussées et des mines » inscrits à la 2e section, sont remplacés par les mots : « Fonctionnaires de l'enseignement, ingénieurs, sous-ingénieurs, conducteurs et commis des ponts et chaussées, ingénieurs, contrôleurs et commis des mines, contrôleurs-comptables des chemins de fer. »

Le maximum des pensions des *ingénieurs, sous-ingénieurs, conducteurs et commis des ponts et chaussées, ingénieurs, contrôleurs et commis des mines, contrôleurs-comptables des chemins de fer*, peut, par suite, atteindre les 2/3 du traitement moyen, sans pouvoir dépasser 6.000 francs.

### § 2. — COMMIS DES PONTS ET CHAUSSÉES OU DES MINES

Aucun texte spécial n'a fixé l'âge auquel les commis doivent faire valoir leurs droits à la retraite. Toutefois, l'article 5 de la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles étant applicable à tous les fonctionnaires, il y a lieu de décider que le droit à la pension de retraite est acquis par ancienneté pour les commis des ponts et chaussées ou des mines à soixante ans d'âge et après trente ans accomplis de services.

## § 3. — SOUS-INGÉNIEURS, CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET CONTROLEURS DES MINES

Aux termes d'une circulaire ministérielle, en date du 26 mai 1878, sont nécessairement admis à faire valoir leurs droits à la retraite :

Les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines de 3e et de 4e classe, âgés de soixante ans ;

Les conducteurs et contrôleurs des mines de 1re et de 2e classe, âgés de soixante-deux ans ;

Les sous-ingénieurs des ponts et chaussées, les conducteurs et contrôleurs principaux âgés de soixante-cinq ans.

Enfin les sous-ingénieurs des Mines, institués par le décret du 6 avril 1902, sont également admis à faire valoir leurs droits à la retraite, à l'âge de soixante-cinq ans.

## § 4. — INGÉNIEURS

Peuvent faire valoir leurs droits à la retraite les ingénieurs de tout grade comptant trente ans de services. (Décret de 1851, art. 29).

Sont nécessairement admis à faire valoir leurs droits à la retraite : les ingénieurs ordinaires âgés de soixante ans ; les ingénieurs en chef âgés de soixante-deux ans ; les inspecteurs généraux de 2e classe âgés de soixante-cinq ans ; les inspecteurs généraux de 1re classe âgés de soixante-dix ans. — Le vice-président du Conseil général des ponts et chaussées peut être maintenu, quel que soit son âge. (*Id.*, art. 30).

## SECTION III

## PERSONNEL ADJOINT AU SERVICE DU CONTROLE ET RESSORTISSANT AUX MINISTÈRES DES TRAVAUX PUBLICS, DES FINANCES ET DE L'INTÉRIEUR.

### § 1. — FONCTIONNAIRES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Les dispositions concernant l'admission à la retraite des fonctionnaires de l'administration centrale du Ministère des Travaux publics sont déterminées par le décret du 11 octobre 1877, aux termes duquel les expéditionnaires, rédacteurs et sous-chefs de bureau sont admis à la retraite à l'âge de 60 ans, les chefs de bureau à 62 ans et les chefs de division à 66 ans.

### § 2. — INSPECTEURS DES FINANCES

Les conditions dans lesquelles les inspecteurs des Finances sont admis à faire valoir leurs droits à la retraite, sont fixées par la loi du 9 juin 1853, sur les pensions civiles et le décret du 9 novembre 1853, rendu pour l'exécution de ladite loi.

### § 3. — COMMISSAIRES SPÉCIAUX DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER

Le personnel des commissaires spéciaux de la police des chemins de fer est régi également, au point de vue de la retraite, par la loi du 9 juin 1853.

## CHAPITRE IV

## UNIFORME

**Généralités.** — L'uniforme est un vêtement fait sur un modèle prescrit, et qui ne peut être porté que par ceux à qui la loi ou les règlements en accordent le droit.

Les costumes officiels tombent de plus en plus en désuétude et le port de l'uniforme n'est admis de nos jours que pour les fonctionnaires qui ont à exercer directement leur autorité sur le public ou à commander à des agents organisés militairement.

Parmi les fonctionnaires du contrôle, la question de l'uniforme n'intéresse donc spécialement que les commissaires de surveillance administrative et les commissaires spéciaux de la police des chemins de fer et il en sera parlé dans les sections I et II de ce chapitre. Quant aux autres fonctionnaires du contrôle, l'étude de l'uniforme ne présente, en ce qui les concerne, qu'un intérêt purement historique. Toutefois on ne croit pas devoir laisser passer du domaine de l'histoire dans celui de l'oubli les textes relatifs à cette question qui, bien que vieux d'un demi-siècle, n'ont, en somme, jamais été abrogés expressément.

Il y a donc lieu de dire ici quelques mots du décret du 4 octobre 1852 qui a fixé le costume des fonctionnaires et agents relevant du Ministère des Travaux publics et de la circulaire du 14 décembre 1852 qui en a réglé le port. D'après cette circulaire, les inspecteurs principaux ou particuliers étaient astreints, suivant les circonstances, à revêtir l'uniforme de grande tenue ou celui de petite tenue. Ils devaient porter la petite tenue dans leurs tournées et dans toutes les autres circonstances où ils pouvaient avoir à faire reconnaître officiellement leur qualité. Ils revêtaient la grande tenue dans les présentations et visites officielles ainsi que dans les cérémonies publiques auxquelles ils étaient convoqués.

La circulaire ministérielle du 14 décembre 1852 rendait obligatoire l'usage de la petite tenue (capote brodée au collet et casquette avec galons) pour les ingénieurs, dans leurs tournées et dans toutes les autres circonstances où ils pouvaient avoir à faire reconnaître officiellement leur qualité. L'uniforme de petite tenue était également obligatoire pour les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines ; ils ne pouvaient en être dispensés que quand ils étaient employés dans les bureaux des ingénieurs et dans quelques cas exceptionnels où, soit à raison de la nature particulière du travail dont ils étaient chargés, soit à raison d'autres circonstances accidentelles, l'uniforme devenait une gêne pour eux, sans aucun avantage pour le service.

## SECTION I

## COMMISSAIRES DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE

Dès l'organisation du service de surveillance des chemins de fer on avait compris la nécessité de donner aux agents qui en étaient chargés une marque distinctive destinée, d'une part, à établir leur caractère de fonctionnaires et, d'autre part, à les faire reconnaître du public dont ils étaient chargés de recevoir les plaintes et auxquels ils devaient, dans certains cas, prêter assistance. Aussi, dès 1843, une circulaire du 30 octobre avait fixé l'uniforme que devaient porter les agents de surveillance. Mais, tout en étant d'accord sur le principe de la nécessité d'un signe extérieur qui permît de reconnaître les agents du contrôle, les divers Ministres qui se sont succédés ne se sont pas rencontrés sur la nature de ce signe. Tandis que les uns ont regardé comme nécessaire le port d'un costume d'uniforme, les autres déclarèrent suffisant le port d'une écharpe ou de la casquette.

Après que l'arrêté du Chef du pouvoir exécutif, en date du 29 juillet 1848, eût remplacé les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance par les commissaires et sous-commissaires de surveillance, ces nouveaux agents avaient conservé l'uniforme des anciens; mais, quand la loi du 27 février 1850 eut défini nettement le caractère des commissaires et sous-commissaires de surveillance et leur eut reconnu les pouvoirs d'officier de police judiciaire, l'Administration s'occupa de nouveau de la question des signes distinctifs à attribuer a ces agents. Ce fut l'objet de la circulaire du 7 septembre 1850.

« Je n'ai pas cru devoir, dit le Ministre, astreindre les commissaires de surveillance administrative à un costume d'uniforme. J'ai pensé qu'il convenait de leur donner simplement des insignes qu'ils porteraient ostensiblement lorsque les circonstances l'exigeraient.

« L'écharpe ou ceinture aux couleurs nationales, telle que la portent d'autres fonctionnaires de l'ordre administratif, m'a paru être le signe distinctif le mieux approprié à la nature des fonctions des commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer. La qualité d'officiers de police

judiciaire qu'ils tiennent aujourd'hui de la loi les rend parfaitement aptes à revêtir l'écharpe. La forme et le faible volume de cet insigne permettront aux agents de l'avoir constamment sur eux, de manière à pouvoir l'exhiber au besoin.

« En conséquence, j'ai décidé que les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer porteront à l'avenir, comme signe distinctif de leur qualité, la ceinture aux couleurs nationales. Une frange aux mêmes couleurs sera adaptée à cette ceinture, afin d'éviter toute possibilité de confusion avec les autres fonctionnaires de l'ordre administratif ou judiciaire qui portent le même insigne. »

Deux ans plus tard, un décret du 4 octobre 1852 détermina le costume officiel des fonctionnaires, employés et agents dépendant du Ministère des Travaux publics.

La circulaire du 14 décembre 1852 adressée aux préfets pour leur transmettre une ampliation de ce décret et la collection des dessins représentant les modèles adoptés par les divers fonctionnaires rendait le port de l'uniforme obligatoire pour les commissaires [1] et sous-commissaires de surveillance. Le 4e paragraphe de cette circulaire, relatif aux commissaires, était ainsi conçu :

« La petite tenue sera seule considérée comme strictement obligatoire pour les commissaires et sous-commissaires.

« L'écharpe, qui constitue le principal signe distinctif de ces agents dans l'exercice de leurs fonctions, les oblige à porter, même en petite tenue, l'épée et le chapeau. Mais, s'il est nécessaire d'exiger d'eux cette tenue complète les dimanches et les autres jours de grande affluence, il n'y a pas lieu de les y astreindre constamment. Ils pourront donc, les jours ordinaires, à moins de circonstances spéciales, ne prendre ni l'écharpe ni l'épée, et le chapeau pourra alors être remplacé par la casquette d'uniforme avec trois galons d'argent pour le commissaire et deux galons pour le sous-commissaire. Ils devront, d'ailleurs, ainsi que le prescrit la circulaire du 7 septembre 1850, avoir toujours l'écharpe sur eux, afin de pouvoir l'exhiber au besoin.

« Ces diverses dispositions paraissent concilier avec les convenances du service tout ce qui peut être accordé aux convenances

[1] Costume des commissaires de surveillance :

*Grande tenue.*— Habit bleu, collet et parements pareils, broderie en argent, petite baguette au collet et aux parements, branche de laurier sans ruban, de 0m,16 de longueur, au collet et aux parements.

Gilet blanc; pantalon bleu sans bande; chapeau sans plumes, ganse de soie noire brochée d'argent; épée à poignée noire, garde argentée.

Echarpe tricolore avec frange pareille.

*Petite tenue.* — Capote de drap bleu, collet et parements pareils; broderie du grade au collet seulement, sans baguette.

Les commissaires conservent le chapeau, l'épée et l'écharpe.

personnelles. Tout autre changement à l'uniforme réglementaire devra donc être rigoureusement interdit. Il sera d'ailleurs accordé aux fonctionnaires en possession d'anciens uniformes un délai convenable pour les faire modifier d'après les nouvelles prescriptions. »

L'obligation du port de l'uniforme allait devenir une charge très lourde pour les commissaires, en raison de la modicité de leur traitement; aussi, l'Administration ne tarda pas à s'occuper des moyens d'y remédier.

Lorsque la circulaire du 22 juin 1855 eut remplacé les sous-commissaires par les commissaires de 4e classe, il fut décidé, et c'est l'objet d'une autre circulaire en date du 31 juillet 1855, que les commissaires de 4e classe seraient astreints à porter l'uniforme attribué à leurs collègues par le décret de 1852, mais qu'ils recevraient lors de leur nomination une indemnité d'habillement fixée à 300 francs.

Les anciens sous-commissaires dont la tenue devait être modifiée pour la rendre semblable à celle des commissaires se virent allouer en outre une indemnité supplémentaire de 50 francs.

La question de l'uniforme ainsi bien réglée, on eût pu penser qu'il n'y aurait pas lieu de longtemps d'y revenir, mais il allait falloir compter avec la difficulté d'astreindre des fonctionnaires civils à porter d'une façon journalière une tenue d'uniforme. Dans plusieurs gares de chemins de fer, notamment à Paris, plusieurs commissaires ne tardèrent pas à s'écarter des dispositions de la circulaire de 1852 et l'Administration dut, par plusieurs circulaires en date des 10 octobre 1860 et 8 août 1861, leur rappeler nettement leurs obligations au sujet de la tenue. Cette dernière circulaire notamment, adressée aux ingénieurs en chef, était conçue en des termes qui ne pouvaient laisser aucun doute sur l'importance que l'Administration attachait au port de l'uniforme et il ne semble pas sans intérêt d'en citer les passages suivants :

« Cette infraction à la règle (du port obligatoire de l'uniforme) ne saurait être tolérée : il importe, pour que le public reconnaisse facilement le fonctionnaire qui doit recevoir ses plaintes et, dans certains cas, lui prêter assistance, que ce fonctionnaire soit revêtu d'un signe distinctif.

« Veuillez, Monsieur, en rappelant à MM. les commissaires de votre service, les prescriptions des deux circulaires précitées, leur faire connaître qu'ils ne peuvent, sous aucun prétexte, se dispenser de porter l'uniforme.

« Vous voudrez bien m'adresser un rapport spécial dans lequel vous me signalerez ceux de ces fonctionnaires qui ne tiendraient pas compte de vos nouvelles recommandations à cet égard. »

L'effet de ces nouvelles instructions ne fut que peu durable. La raison s'en trouvait dans la dépense qu'entrainait le port continuel de l'uniforme et l'Administration, se rendant compte de la justesse de la cause qui motivait ces infractions aux règlements, dût peu à peu fermer les yeux. Petit à petit les commissaires nouvellement

nommés n'achetaient plus que la casquette d'uniforme se promettant bien de se procurer un jour l'uniforme complet, mais l'occasion ne se présentait jamais.

Le temps ratifia cette manière de faire et, par une circulaire du 23 août 1895, l'Administration consacra comme réglementaire une disposition de fait qui était devenue la règle. Le port de la tenue d'uniforme devenait facultatif; mais, comme conséquence, l'indemnité de 300 francs était supprimée. Les commissaires demeurèrent toutefois astreints à porter la casquette[1] réglementaire dans toutes les circonstances où ils exercent leurs fonctions.

Ce sont ces dernières dispositions qui régissent actuellement la tenue des commissaires. Conformément à la circulaire précitée du 7 septembre 1850, ils demeurent toujours tenus sinon d'avoir constamment l'écharpe[2] sur eux, du moins de la mettre à leur portée de façon à pouvoir l'exhiber dans le cas où les circonstances l'exigeraient.

[1] La casquette est en drap bleu avec trois galons d'argent.
[2] L'écharpe est fournie par l'Administration.

## SECTION II

## COMMISSAIRES ET INSPECTEURS SPÉCIAUX DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER

L'uniforme de grande tenue des commissaires et inspecteurs spéciaux de la police des chemins de fer a été fixé comme celui des commissaires de police de Paris ou de province par le décret du 31 août 1852.

Il est ainsi composé :

Habit bleu, broderie à deux ou trois rangs (suivant le grade) en argent au collet, parements, écusson, boutons conformes au dessin joint au décret.

Ils portent, en outre, un gilet de piqué blanc, un pantalon uni bleu, une écharpe tricolore avec franges en argent à petites torsades ou en soie blanche (suivant le grade), une épée à poignée noire, garde argentée, un chapeau à la française avec ganse brodée ou torsade en argent (suivant le grade).

L'uniforme de petite tenue a été fixé ainsi qu'il suit par la décision ministérielle du 24 décembre 1855, savoir :

*a*) Costume des commissaires :

1° Tunique en drap bleu, boutonnée droit, boutons en argent, comme au costume de grande tenue, avec ces mots : *Police des chemins de fer.*

Trois rangs de broderies au collet, en argent, pareilles à celles du grand costume ;

2° Képi en drap bleu ; macaron et liserés en argent ; trois rangs de broderies au bord ;

3° Ceinturon en argent ; épée à poignée noire, garde argentée.

Rien pour le pantalon ni le gilet.

*b*) Costume des inspecteurs :

1° Tunique : la même, sauf les broderies au collet : un rang ne se rejoignant pas derrière ;

2° Képi : le même, sauf la broderie à un rang ne se rejoignant pas derrière, sans inscription ;

3° La même épée ; le ceinturon en cuir verni.

# ANNEXES

## LOI DU 11 JUIN 1842[1]

*Relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer*
*(Extrait en ce qui concerne le titre premier)*

ARTICLE PREMIER. — Il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant :

1° de Paris :

Sur la ligne de Belgique, par Lille et Valenciennes ;

Sur l'Angleterre par un ou plusieurs points du littoral de la Manche, qui seront ultérieurement déterminés ;

Sur la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg :

Sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette ;

Sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne ;

Sur l'Océan, par Tours et Nantes ;

Sur le centre de la France, par Bourges ;

2° De la Méditerranée sur le Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse ;

De l'Océan sur la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

ART. 2. — L'exécution des grandes lignes de chemins de fer définies par l'article précédent aura lieu par le concours :

De l'État ;

Des départements traversés et des communes intéressées ;

De l'industrie privée ;

Dans les proportions et suivant les formes établies par les articles ci-après.

[1] Les dispositions générales de la loi du 11 juin 1842 ont été reproduites par diverses lois (par exemple, celles des 16 et 31 décembre 1875), déclarant d'utilité publique diverses lignes de chemins de fer et autorisant le Ministre des Travaux publics à entreprendre les travaux d'infrastructure de ces lignes conformément à la loi du 11 juin 1842.

Néanmoins ces lignes pourront être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée, en vertu de lois spéciales et aux conditions qui seront alors déterminées.

Art. 3. — Les indemnités dues pour les *terrains*[1] et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire à l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances seront avancées par l'État et remboursées à l'État, jusqu'à concurrence des deux tiers, par les départements et les communes.

Il n'y aura pas lieu à indemnité pour l'occupation des terrains ou bâtiments appartenant à l'État.

Le Gouvernement pourra accepter les subventions qui lui seraient offertes par les localités ou les particuliers, soit en terrains, soit en argent.

Art. 4. — Dans chaque département traversé, le Conseil général délibérera :

1° Sur la part qui sera mise à la charge du département dans les deux tiers des indemnités et sur les ressources extraordinaires au moyen desquelles elle sera remboursée en cas d'insuffisance des centimes facultatifs ;

2° Sur la désignation des communes intéressées, sur la part à supporter par chacune d'elles, en raison de son intérêt et des ressources financières.

Cette délibération sera soumise à l'approbation du Gouvernement.

Art. 5. — Le tiers restant des indemnités de terrains et bâtiments,

Les terrassements,

Les ouvrages d'art et stations,

Seront payés sur les fonds de l'État.

Art. 6. — La voie de fer, y compris la fourniture du sable,

Le matériel et les frais d'exploitation,

Les frais d'entretien et de réparation du chemin, de ses dépendances et de son matériel,

Resteront à la charge des compagnies auxquelles l'exploitation du chemin sera donnée à bail.

Ce bail réglera la durée et les conditions de l'exploitation, ainsi que le tarif des droits à percevoir sur le parcours ; il sera passé provisoirement par le Ministre des Travaux publics, et définitivement approuvé par une loi.

Art. 7. — A l'expiration du bail, la valeur de la voie de fer et du matériel sera remboursée, à dire d'experts, à la compagnie par celle qui lui succédera, ou par l'État.

Art. 8. — Des décrets régleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'exécution des lois et règlements sur les douanes.

[1] La loi du 19 juillet 1845 a mis à la charge de l'État l'intégralité du payement des terrains.

ART. 9. — Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir a police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances.

(*Suivent les titres II, III et IV.*)

---

## LOI DU 15 JUILLET 1845

*Sur la police des chemins de fer*

### TITRE PREMIER. — Mesures relatives à la conservation des chemins de fer

ARTICLE PREMIER. — Les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie.

ART. 2. — Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

ART. 3. — Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement;

L'écoulement des eaux;

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation;

La distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés;

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

ART. 4. — Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'Administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements[1].

[1] *Loi du 26 mars 1897.* — ARTICLE PREMIER. — Par dérogation à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de

Art. 5. — A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et à défaut d'une ligne tracée, à 1m,50 à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

Art. 6. — Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, il est

fer, le Ministre des Travaux publics peut, sur tout ou partie des chemins de fer d'intérêt général, dispenser d'établir ou de maintenir des clôtures fixes le long des voies ferrées et des barrières mobiles à la traversée des routes de terre peu fréquentées, toutes les fois que cette mesure lui paraît compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public.

Art. 2. — La dispense de clôture ne peut pas être accordée : 1° sur les lignes ou sections de lignes où circulent plus de trois trains en une heure ; — 2° dans la traversée des lieux habités ; — 3° dans les parties contiguës à des chemins publics, lorsque la voie ferrée est en déblai, à niveau ou en remblai de moins de 2 mètres ; — 4° sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ; — 5° aux abords des stations, haltes ou arrêts.

Art. 3. — Pour les chemins de fer dont les projets n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, en vue des ordonnances du 18 février 1834 ou du 15 février 1835, si le Ministre se propose d'accorder des dispenses de clôtures ou de barrières, mention en est faite dans les pièces de l'enquête. Pour les chemins de fer déjà construits ou qui ont déjà fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, la décision ministérielle n'est rendue qu'après une instruction dans laquelle l'Administration exploitante, le préfet et le Conseil général du département traversé, ainsi que le Conseil général des ponts et chaussées, sont appelés à donner leur avis.

Art. 4. — Les dispenses accordées n'ont qu'un caractère provisoire, le Ministre des Travaux publics conservant le droit de prescrire, à toute époque et lorsqu'il le reconnaît nécessaire, l'établissement ou le rétablissement de clôtures fixes et de barrières mobiles sur toute la ligne ou section de ligne.

Art. 5. — La loi du 27 décembre 1880 est abrogée.

interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

Art. 7. — Il est défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Art. 8. — Dans une distance de moins de 5 mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Art. 9. — Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu de décrets rendus après enquêtes.

Art. 10. — Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'Administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Art. 11. — Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de 16 à 300 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la

dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

### Titre II. — Des contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer

Art. 12. — Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes nationales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, contrôleurs des mines et commis, dûment assermentés.

Art. 13. — Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet, et transmis dans le même délai au conseil de préfecture du lieu de la contravention.

Art. 14. — Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 300 francs à 3.000 francs.

Art. 15. — L'Administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

### Titre III. — Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer

Art. 16. — Quiconque aura volontairement détruit ou dérange la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessure, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

Art. 17. — Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera

applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

Art. 18. — Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus par l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 100 à 500 francs.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 25 à 300 francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis par le jugement sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans ni excéder cinq ans.

Art. 19. — Quiconque par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 50 à 1.000 francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3.000 francs.

Art. 20. — Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans, tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Art. 21. — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3.000 francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

Art. 22. — Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'État, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'État sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Art. 23. — Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres Ier et III de la présente loi pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les

conducteurs, contrôleurs des mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'Administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'Administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

Art. 24. — Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

Art. 25. — Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents de chemin de fer dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

Art. 26. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

Art. 27. — En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

---

## ORDONNANCE DU 15 NOVEMBRE 1846

*Modifiée par décret du 1er mars 1901, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.*

### TITRE PREMIER. — Des Gares et de la Voie

ARTICLE PREMIER. — Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public, seront réglées par des arrêtés du préfet du département.

Cette disposition s'appliquera notamment à l'entrée, au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises dans les cours dépendant des gares de chemins de fer.

Les arrêtés ainsi pris par les préfets ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du Ministre des Travaux publics.

ART. 2. — Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état. La compagnie devra faire connaître au Ministre des Travaux publics, dans la forme que celui-ci jugera convenable, les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Les voies et autres installations des gares devront être convenablement disposées pour la sûreté des manœuvres et de la circulation des trains.

Dans le cas où les mesures prises seraient insuffisantes pour assurer le bon entretien du chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique, le Ministre, après avoir entendu la compagnie, prescrira celles qu'il juge nécessaires.

Dans le cas où, par suite de l'insuffisance des installations, le service ne serait pas régulièrement assuré, il sera procédé conformément aux dispositions de l'article 65.

ART. 3. — Il sera placé, partout où besoin sera, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie; en cas d'insuffisance, le nombre de ces agents sera fixé, la compagnie entendue, par le Ministre des Travaux publics, qui pourra prescrire que ceux de ces agents dont le service intéressant la sécurité aurait une

importance particulière ne soient employés à aucun autre travail.

Art. 4. — Partout où un chemin de fer sera traversé à niveau par une voie de terre, il sera établi des barrières, sauf les exceptions autorisées par le Ministre des Travaux publics, conformément aux lois.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Lorsque le Ministre autorisera la traversée à niveau du chemin de fer par un autre chemin de fer ou par un tramway, il arrêtera, après avoir entendu les deux compagnies, les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces traversées.

Art. 5. — Si l'établissement de contrerails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le Ministre des Travaux publics.

Art. 6. — Les gares et leurs abords devront être éclairés la nuit pendant la durée du service.

Le Ministre des Travaux publics fixera, la compagnie entendue, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, devront être éclairés.

## Titre II. — Du matériel employé à l'exploitation

Art. 7. — Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains seront construits, après autorisation du Ministre des Travaux publics, suivant les meilleurs modèles, avec des matériaux de première qualité. La compagnie devra produire, à l'appui de sa demande en autorisation, les plans, dessins et tous les documents indiqués par le Ministre.

Le Ministre déterminera les conditions auxquelles le matériel n'appartenant pas à la compagnie exploitante pourra être admis à circuler sur le réseau de cette compagnie.

Art. 8. — Les locomotives, tenders ou véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains devront remplir les conditions que le Ministre des Travaux publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents pendant la circulation des trains et pendant leur formation.

Art. 9. — Il sera tenu des états de services pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour et indiquer, pour chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de locomotives et tenders, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre

de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Les essieux des véhicules de toute espèce porteront une marque au poinçon faisant connaître la provenance et la date de la fourniture.

Art. 10. — Les locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation délivrée par le service du contrôle et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Art. 11. — Les locomotives devront être pourvues, sauf exception autorisée par le Ministre des Travaux publics, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustible tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée, ainsi que de diminuer la production de fumée, incommodes pour les voyageurs ou pour le voisinage.

Art. 12. — Les voitures destinées au transport des voyageurs devront être commodes et présenter les dispositions que le Ministre des Travaux publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

Le Ministre déterminera, la compagnie entendue, quelles devront être les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.

Toute voiture à voyageurs portera dans l'intérieur l'indication en chiffres apparents du nombre des places.

Art. 13. — Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation délivrée par le service du contrôle, après qu'il aura été constaté que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille prescrite pour les voitures publiques par l'article 117 de la loi du 25 mars 1817 aura été délivrée par le directeur des contributions indirectes.

Art. 14. — Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce devront porter : 1° la désignation en toutes lettres ou par initiales du chemin de fer auquel ils appartiennent; 2° un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'indication de la classe de chaque compartiment et l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.

Art. 15. — Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce et tout le matériel d'exploitation seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La compagnie devra faire connaître au Ministre des Travaux publics, dans la forme que celui-ci jugera convenable, les mesures

adoptées par elle à cet égard : en cas d'insuffisance, le Ministre, après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publique.

Le Ministre, la compagnie entendue, pourra faire retirer de la circulation les locomotives, tenders et autres véhicules qui ne se trouveraient pas dans des conditions suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, ou exclure d'un train déterminé les véhicules qui, pour une cause quelconque, n'offriraient pas les garanties voulues pour la sûreté de l'exploitation.

## Titre III. — De la composition des trains

Art. 16. — Tout train ordinaire de voyageurs devra contenir en nombre suffisant des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du Ministre des Travaux publics.

Art. 17. — Chaque train de voyageurs, de marchandises ou mixte devra être accompagné :

1° D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine; le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine, de l'alimenter et de manœuvrer les freins;

2° Du nombre de conducteurs et de gardes-frein qui sera déterminé, suivant le nombre de véhicules, suivant les pentes et suivant les appareils d'arrêt ou de ralentissement, par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sur le dernier véhicule de chaque train ou sur l'un des véhicules placés à l'arrière, il y aura toujours un frein et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un train, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Le maximum du nombre de véhicules pour chaque nature de trains transportant des voyageurs sera déterminé par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Art. 18. — Par dérogation à l'article précédent, l'obligation d'avoir sur la machine un mécanicien et un chauffeur ne sera pas applicable aux trains légers, dont la mise en marche sera autorisée par le Ministre des travaux publics, sous la réserve que le conducteur chef du train se tiendra habituellement soit sur la machine, soit dans le premier véhicule du train, qu'il pourra dans tous les cas accéder facilement à la machine et qu'il sera en état de l'arrêter en cas de besoin.

En outre, lorsque les véhicules à voyageurs et à marchandises dont se compose un train léger seront tous munis d'un frein continu, le Ministre pourra autoriser la suppression de l'obligation d'avoir, sur le dernier véhicule ou sur l'un des derniers véhicules, un conducteur spécial chargé de la manœuvre du frein.

Ne pourront être considérés comme trains légers que ceux dont les véhicules sont portés sur seize essieux au plus, non compris

les essieux de la locomotive, s'il y en a une, et de son tender, mais y compris les essieux de la voiture motrice, si l'appareil moteur est contenu dans un des véhicules portant des voyageurs ou des marchandises.

Art. 19. — Les locomotives devront être en tête des trains. Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les gares ou dans leur voisinage, pour les trains de service et pour le cas de secours ou de renfort. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser les limites fixées par le Ministre des Travaux publics.

Art. 20. — Les trains de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours ou de tout autre cas préalablement déterminé par le Ministre des Travaux publics.

Il sera, dans tous les cas, sauf le cas de secours, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un train de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, au moins un véhicule ne portant pas de voyageurs; cette obligation ne s'applique ni aux trains légers, ni aux trains de secours, ni aux trains de composition spéciale qui en auront été dispensés par le Ministre des Travaux publics.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la gare où elle aura été jugée nécessaire et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette gare.

Ce registre sera représenté, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Art. 21. — Le Ministre des Travaux publics, la compagnie entendue, arrêtera les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes; il déterminera notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

Art. 22. — Le Ministre des Travaux publics déterminera, la compagnie entendue, les précautions à prendre dans la formation des trains pour éviter, soit au départ ou à l'arrivée, soit pendant la marche, toute réaction dangereuse ou incommode entre les divers véhicules.

Art. 23. — Le conducteur de tête et, sauf les exceptions autorisées par le Ministre, les gardes-frein seront mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme par tel moyen qui sera autorisé par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sauf les exceptions autorisées par le Ministre des Travaux publics, les compartiments des voitures à voyageurs seront tous mis en communication avec le mécanicien ou le conducteur chef de train par un signal d'alarme en bon état de fonctionnement.

Art. 24. — Pendant la nuit et, pendant le jour, au passage des souterrains désignés par le Ministre des Travaux publics, les fanaux des trains devront être allumés, et les voitures destinées aux voyageurs devront être éclairées intérieurement.

Ces voitures devront être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le Ministre.

En cas d'insuffisance des mesures adoptées par la compagnie en ce qui concerne l'éclairage ou le chauffage des trains et voitures, le Ministre prescrira, la compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Tout train transportant des voyageurs sera muni d'une boîte de secours dont la composition sera approuvée par le Ministre.

## Titre IV. — Du départ, de la circulation et de l'arrivée des trains

Art. 25. — Le Ministre des Travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, pour les lignes à plusieurs voies, celles de ces voies qui seront affectées à la circulation de chaque sens, et, pour les lignes à une voie, les points de croisement.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le Ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée, et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions spéciales qui seront indiquées par les règlements de la compagnie dûment homologués.

Art. 26. — Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état.

En ce qui concerne les voitures et leurs freins, la même vérification sera faite dans les conditions déterminées par le règlement homologué de la compagnie.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

Art. 27. — Aucun train ne pourra partir d'une gare ni y arriver avant l'heure déterminée par l'horaire de la marche des trains. Toutefois, pour l'arrivée, une tolérance pourra être accordée par le Ministre.

Les mesures propres à maintenir, entre les trains qui suivent, l'intervalle de temps ou d'espace nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation seront déterminées par le Ministre des Travaux publics, la compagnie entendue.

Des signaux seront placés à l'entrée des gares, dans les gares et sur la voie, partout où cela sera jugé utile pour faire connaître aux mécaniciens s'ils doivent arrêter ou ralentir leur marche.

En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le

Ministre prescrira, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

Art. 28. — Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou aux lieux de stationnement autorisés.

Les voies affectées à la circulation des trains devront être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'article 32, dans les cas où il y aura nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.

Art. 29. — Le Ministre des Travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les parties du chemin de fer qui offriraient un danger particulier.

Il déterminera également, sur la proposition de la compagnie, la vitesse maximum que les trains de toute nature pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne.

Art. 30. — Le Ministre des Travaux publics prescrira, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des trains extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un train extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement aux agents du contrôle et aux fonctionnaires désignés par le Ministre des Travaux publics, avec indication du motif de l'expédition du train et de son horaire.

Art. 31. — Des agents chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie seront placés sur la ligne en nombre suffisant pour assurer la libre circulation des trains.

Ces agents seront pourvus, le jour et la nuit, de signaux d'arrêt et de ralentissement.

Des agents seront, en outre, placés à des endroits déterminés pour la manœuvre des signaux fixes et, s'il y a lieu, pour l'annonce des trains de proche en proche.

En cas d'insuffisance, le Ministre des Travaux publics réglera le nombre des agents de ces diverses catégories, la compagnie entendue.

Art. 32. — Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée s'arrêterait accidentellement sur la voie, des signaux de protection seront faits dans les conditions déterminées par les règlements de la compagnie dûment homologués.

Les mécaniciens, les conducteurs-chefs et les conducteurs devront être munis pendant leur service des signaux indiqués par ces règlements.

Des précautions spéciales seront prises pour garantir la sécurité des trains dans le cas où il deviendrait impossible de maintenir leur vitesse normale.

Art. 33. — Lorsque des travaux de réparation effectués sur une voie seront de nature à en altérer momentanément la stabilité, ils devront être protégés par des signaux d'arrêt ou de ralentissement.

Art. 34. — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une seule voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chacun des changements de voie extrêmes.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation que dans les conditions prescrites par les règlements homologués ou es ordres de service de la compagnie.

Il sera donné connaissance au service du contrôle des mesures prises pour assurer la circulation sur la voie unique.

Art. 35. — La compagnie sera tenue de faire connaître au Ministre des Travaux publics le système de signaux qu'elle aura adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le Ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

Art. 36. — Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, se conformer aux signaux qui lui seront transmis et signaler au premier arrêt les anomalies qu'il aura remarquées; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre des freins dont il a la disposition.

Art. 37. — Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements ou traversées de voies seront fixées par des règlements approuvés par le Ministre des Travaux publics.

Aux points de bifurcation, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

A l'approche des gares où le train doit s'arrêter, le mécanicien devra prendre les dispositions convenables pour qu'il ne dépasse pas le point où les voyageurs doivent descendre.

Art. 38. — Avant la mise en marche, à l'approche des gares, des passages à niveau en courbe, ainsi que des autres passages à niveau et bifurcations désignés par le Ministre des Travaux publics, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre.

Le sifflet pourra être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le Ministre des Travaux publics.

Art. 39. — Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur du chemin de fer ou de son délégué.

Seront exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines chargés du contrôle et

les agents du contrôle technique. Les commissaires de surveillance administrative pourront également monter sur la locomotive ou le tender, en remettant au chef de la gare ou au conducteur principal du train une réquisition écrite et motivée.

Art. 40. — Sur des points qui seront désignés par le Ministre des Travaux publics, la compagnie entendue, des machines de secours ou de réserve devront être constamment entretenues en feu et prêtes à partir.

Les règles relatives au service de ces machines seront déterminées par le Ministre, sur la proposition de la compagnie.

Art. 41. — Il y aura constamment, aux lieux de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra, d'ailleurs, être muni des outils les plus indispensables.

Art. 42. — Aux gares qui seront désignées par le Ministre des Travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards de trains excédant des limites déterminées par le Ministre. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leur parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.

Ces registres seront représentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.

Art. 43. — Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature seront soumis par la compagnie à l'approbation du Ministre des Travaux publics ; à cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le Ministre, la compagnie les lui communiquera, ainsi qu'aux fonctionnaires désignés par lui et au service du contrôle.

Si, à la date annoncée pour la mise en vigueur de nouveaux horaires, le Ministre n'a pas notifié à la compagnie son opposition, ces horaires pourront être appliqués à titre provisoire.

A toute époque, le Ministre des Travaux publics pourra prescrire d'apporter aux horaires des trains les modifications ou additions qu'il jugera nécessaires pour la sûreté de la circulation ou les besoins du public.

Les horaires des trains transportant des voyageurs seront portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches placées dans les gares, dans les conditions fixées par le Ministre des Travaux publics. Ces affiches devront mentionner ceux des trains contenant des voitures de toutes classes, pour lesquels la compagnie sera dispensée de faire le service des messageries.

## Titre V. — De la perception des taxes et des frais accessoires

Art. 44. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des Travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les chemins de fer dont les concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1er avril 1847.

Art. 45. — Pour l'exécution du paragraphe 1er de l'article qui précède, la compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au Ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et au directeur du contrôle.

Art. 46. — La compagnie devra, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au Ministre des Travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, et à l'égard desquels le Ministre est appelé à statuer.

Art. 47. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du Ministre des Travaux publics, dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

Art. 48. — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer.

Art. 49. — Lorsque la compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au Ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés et au directeur du contrôle.

Le public sera en même temps informé par des affiches des changements soumis à l'approbation du Ministre.

A l'expiration du mois, à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le Ministre des Travaux publics les a homologuées.

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le Ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

Art. 50. — La compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

## Titre VI. — Police et surveillance

Art. 51. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer, s'exercera concurremment :

Par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, les conducteurs des ponts et chaussées, les contrôleurs des mines;

Par les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale ;

Par les commissaires de surveillance administrative :

Et par les autres agents du contrôle.

Art. 52. — Les attributions de ces agents et l'organisation du service de contrôle sont définies par les règlements spéciaux.

Art. 53. — Les compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, aux directeurs des services de contrôle ou à leurs délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de service, les traités qu'elles ont passés avec d'autres entreprises de transport et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux services de contrôle.

Art. 54. — Les compagnies seront tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires de surveillance administrative.

Art. 55. — Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration par la compagnie ou par ses agents au commissaire de surveillance administrative de la circonscription.

Lorsque l'accident aura une certaine gravité, la compagnie exploitante avisera, en outre, par la voie la plus rapide, le Ministre des Travaux publics, le directeur du service de contrôle, le préfet du département, les ingénieurs du contrôle de la voie et de l'exploitation.

Lorsqu'il se produira un fait de nature à donner ouverture à l'action publique, et, en tout cas, s'il y a mort ou blessure, cet avis devra être également transmis au procureur de la République.

Art. 56. — Les compagnies devront soumettre leurs règlements relatifs au service à l'approbation du Ministre des Travaux publics, qui prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

Art. 57. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1° De pénétrer, sans y être autorisée régulièrement, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques

3° D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ou de laisser s'y introduire ceux dont elle a la garde;

4° D'y faire circuler ou stationner aucuns véhicules étrangers au service;

5° De manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public, de les déranger ou d'en empêcher le fonctionnement;

6° De dégrader les clôtures, barrières, talus, bâtiments et ouvrages d'art.

Art. 58. — Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet et de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur;

2° D'entrer dans des voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service du train;

3° De passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher au dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale;

4° De se servir sans motif plausible du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la compagnie.

Les voyageurs ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les salles d'attente, ainsi que dans les voitures, exception faite des compartiments portant la plaque indicative : fumeurs.

Il est défendu de cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

Art. 59. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué, conformément à l'article 12.

Art. 60. — L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

Toutefois, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés.

Pourront être exclues des compartiments affectés au public les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs. Les compartiments dans lesquels elles auront pris place seront, dès l'arrivée, soumis à la désinfection.

Art. 61. — Les personnes qui voudront expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les gares du chemin de fer.

Art. 62. — Aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

Toutefois la compagnie pourra placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

En outre, des exceptions pourront être autorisées pour les animaux de petite taille convenablement enfermés.

Art. 63. — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin de fer ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de la force publique.

Les animaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière.

## Titre VII. — **Dispositions diverses**

Art. 64. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le Ministre des Travaux publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le Ministre pourra statuer directement.

Si le Ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications.

Art. 65. — Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la compagnie d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs, la compagnie, sur la mise en demeure qui lui sera adressée par le Ministre, devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

Faute par elle d'avoir présenté au Ministre, dans le délai imparti par la mise en demeure, des propositions ou des projets suffisants, le Ministre statuera directement.

Art. 66. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

Art. 67. — Les attributions données aux préfets des départements par le présent décret seront exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

Art. 68. — Le Ministre des Travaux publics déterminera, la compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il jugera nécessaires à la sécurité de l'exploitation.

Art. 69. — Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif.

Art. 70. — Nul ne peut être employé en qualité de mécanicien, conducteur de train ou de chauffeur, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le Ministre des Travaux publics.

Art. 71. — Aux gares désignées par le Ministre, les compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 72. — Il sera tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à former soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte aura été inscrite sur le registre, le chef de gare devra en envoyer copie au commissaire de surveillance administrative de la circonscription.

Art. 73. — Les registres mentionnés aux articles 9, 20, 42 et 72 seront cotés et paraphés par le commissaire de surveillance administrative.

Art. 74. — Des exemplaires du présent décret seront constamment affichés dans les gares, à la diligence des compagnies.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du décret.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-frein, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque compartiment.

Art. 75. — Sur les lignes où il sera fait usage de l'énergie électrique pour la traction des trains, le Ministre des Travaux publics pourra autoriser des dérogations au présent décret, justifiées par ce mode spécial de traction.

Art. 76. — Seront constatées, poursuivies et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent décret, aux décisions rendues par le Ministre des Travaux publics et aux arrêtés pris

Pourront être exclues des compartiments affectés au public les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs. Les compartiments dans lesquels elles auront pris place seront, dès l'arrivée, soumis à la désinfection.

Art. 61. — Les personnes qui voudront expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les gares du chemin de fer.

Art. 62. — Aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

Toutefois la compagnie pourra placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

En outre, des exceptions pourront être autorisées pour les animaux de petite taille convenablement enfermés.

Art. 63. — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin de fer ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de la force publique.

Les animaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière.

## Titre VII. — Dispositions diverses

Art. 64. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le Ministre des Travaux publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le Ministre pourra statuer directement.

Si le Ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications.

Art. 65. — Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la compagnie d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs, la compagnie, sur la mise en demeure qui lui sera adressée par le Ministre, devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

Faute par elle d'avoir présenté au Ministre, dans le délai imparti par la mise en demeure, des propositions ou des projets suffisants, le Ministre statuera directement.

Art. 66. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

Art. 67. — Les attributions données aux préfets des départements par le présent décret seront exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

Art. 68. — Le Ministre des Travaux publics déterminera, la compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il jugera nécessaires à la sécurité de l'exploitation.

Art. 69. — Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif.

Art. 70. — Nul ne peut être employé en qualité de mécanicien, conducteur de train ou de chauffeur, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le Ministre des Travaux publics.

Art. 71. — Aux gares désignées par le Ministre, les compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 72. — Il sera tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à former soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte aura été inscrite sur le registre, le chef de gare devra en envoyer copie au commissaire de surveillance administrative de la circonscription.

Art. 73. — Les registres mentionnés aux articles 9, 20, 42 et 72 seront cotés et paraphés par le commissaire de surveillance administrative.

Art. 74. — Des exemplaires du présent décret seront constamment affichés dans les gares, à la diligence des compagnies.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du décret.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-frein, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque compartiment.

Art. 75. — Sur les lignes où il sera fait usage de l'énergie électrique pour la traction des trains, le Ministre des Travaux publics pourra autoriser des dérogations au présent décret, justifiées par ce mode spécial de traction.

Art. 76. — Seront constatées, poursuivies et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent décret, aux décisions rendues par le Ministre des Travaux publics et aux arrêtés pris

sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets, pour l'exécution dudit décret.

Art. 77. — Pour l'application du présent décret aux chemins de fer d'intérêt local, les attributions conférées au Ministre des Travaux publics seront exercées par le préfet, si elles ne sont déjà réservées, soit au Ministre, soit à d'autres autorités, par les lois et règlements.

Art. 78. — Le présent décret ne sera pas applicable aux tramways, qui resteront soumis aux règlements d'administration publique pris en exécution de la loi du 11 juin 1880.

LIBRARY
UNIVERSITY

## LOI DU 27 FÉVRIER 1850

*Relative aux Commissaires et Sous-Commissaires préposés à la surveillance des chemins de fer*

ARTICLE PREMIER. — Les commissaires spécialement préposés à la surveillance des chemins de fer sont nommés par le Ministre des Travaux publics.

ART. 2. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions et le mode de leur nomination et de leur avancement.

ART. 3. — Ils ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire.

ART. 4. — Ils sont, en cette qualité, sous la surveillance du procureur de la République et lui adressent directement leurs procès-verbaux.

Néanmoins ils adressent aux ingenieurs, sous les ordres desquels ils continuent à exercer leurs fonctions, les procès-verbaux qui constatent les contraventions à la grande voirie, et en double original, aux procureurs de la République et aux ingénieurs ceux qui constatent des infractions aux règlements de l'exploitation.

Dans la huitaine du jour où ils auront reçu les procès-verbaux constatant des infractions aux règlements de l'exploitation, les ingénieurs transmettront au procureur de la République leurs observations sur ces procès-verbaux.

Dans le même délai, ils transmettront aux préfets les procès-verbaux qui auront été dressés pour contravention à la grande voirie.

## ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 15 AVRIL 1850

*Relatif aux attributions des différents fonctionnaires préposés au contrôle et à la surveillance des chemins de fer*[1]

Article premier. — Le contrôle et la surveillance des chemins de fer exploités par les compagnies sont exercés directement par le Ministre des Travaux publics pour tout ce qui concerne le service de l'exploitation proprement dite, l'ensemble de la circulation, les mesures générales de police et de sûreté, l'application des tarifs, la surveillance des opérations commerciales et les mesures générales d'intérêt public.

Art. 2. — Les mesures d'intérêt local concernant la conservation des bâtiments, ouvrages d'art, terrassements et clôtures, des abords des gares et stations, des passages à niveau, des ponts, rivières ou canaux traversant les chemins de fer, y compris la police des cours dépendant des stations et, en général, toutes les questions relatives à l'exécution des titres I et II de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, sont dans les attributions des préfets des départements traversés.

Chaque préfet prend, en outre, dans l'étendue de son département, les mesures nécessaires pour rendre exécutoires les règlements et instructions ministérielles concernant le public.

Art. 3. — Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines, chargés du contrôle et de la surveillance des chemins de fer, adressent directement leurs rapports et leurs propositions au Ministre, pour tout ce qui concerne l'exploitation proprement dite, comprenant l'exploitation commerciale et technique, la traction, l'entretien du matériel, les signaux, la surveillance et l'entretien de la voie.

Ils correspondent avec les préfets des départements traversés, pour toutes les affaires qui se rattachent au premier paragraphe de l'article 2 ci-dessus. Ils leur adressent leurs rapports et leurs propositions, et surveillent l'exécution de leurs arrêtés.

Art. 4. — Le contrôle et la surveillance s'exercent, sous les ordres des ingénieurs en chef : 1° pour le service d'entretien des

[1] Les articles 3, 4 et 5, qui ont posé les bases sur lesquelles l'état de choses actuel est établi, ont été reproduits en raison de cette valeur documentaire.

terrassements et ouvrages de toute nature, de la voie de fer, du matériel, et pour le service de l'exploitation technique, par les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs et gardes-mines placés sous leurs ordres ; 2° pour la vérification des tarifs, la surveillance des opérations commerciales, ainsi que pour l'établissement de la statistique des recettes et dépenses et du mouvement de la circulation, par les inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Art. 5. — Les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative sont chargés de surveiller les détails de l'exploitation technique et commerciale ; ils sont placés sous les ordres des ingénieurs ordinaires et des inspecteurs de l'exploitation commerciale et correspondent avec eux pour ce qui concerne leurs attributions respectives.

Ils résident dans les gares ou stations qui leur sont assignées et où un local leur est réservé ; ils constatent les crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et dans leurs dépendances, ainsi que les infractions aux règlements d'exploitation, par des procès-verbaux dressés conformément aux dispositions de la loi du 27 février 1850.

Art. 6. — Sont et demeurent rapportées les décisions précédentes par lesquelles la surveillance administrative à exercer sur divers chemins de fer a été centralisée entre les mains de l'un des préfets des départements traversés.

---

## DÉCRET DU 21 MAI 1879

*Modifiant le décret du 15 février 1868 organisant le personnel supérieur du contrôle*[1]

Article premier. — L'inspection du service du contrôle et de la surveillance des chemins de fer en exploitation est placée dans les attributions des inspecteurs généraux appartenant soit au corps des ponts et chaussées, soit au corps des mines.

Art. 2. — Le service de ce contrôle est réparti entre les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines et les inspecteurs de l'exploitation commerciale, dont l'inspecteur général du contrôle centralise le travail.

Art. 3. — L'inspecteur général des ponts et chaussées, chargé d'un contrôle d'exploitation, est membre du Conseil général des ponts et chaussées, au même titre que ses collègues de la même classe appelés à faire partie de cette assemblée. Pour les affaires concernant son propre service, il siège, en outre, avec voix consultative, dans le Conseil général des mines.

Art. 4. — L'inspecteur général des mines, chargé d'un contrôle d'exploitation, est membre du Conseil général des mines, au même titre que ses collègues de la même classe appelés à faire partie de cette assemblée. Pour les affaires concernant son propre service, il siège, en outre, avec voix consultative, dans le Conseil général des ponts et chaussées.

Art. 5. — Les inspecteurs généraux du contrôle siègent avec voix délibérative, pour les affaires concernant leur service, dans le Comité consultatif des chemins de fer.

Art. 6. — Les inspecteurs généraux du contrôle adressent au Ministre des Travaux publics des rapports annuels ayant pour objet de rendre compte de la situation du service et de constater notamment : l'état de la voie ; — l'état du matériel fixe et du matériel roulant ; — le nombre des agents attachés au service de la voie, du mouvement et de la traction, ainsi que l'exécution des règlements relatifs au personnel ; — les causes et les circonstances des accidents

[1] Ce document, que l'on peut considérer comme abrogé, a été reproduit presque *in extenso* par le décret du 30 mai 1895.

survenus pendant l'année ; — les progrès de l'exploitation technique.

Art. 7. — Ces rapports sont soumis au Conseil général des ponts et chaussées, au Conseil général des mines, au Comité consultatif des chemins de fer et au Comité de l'exploitation technique, qui donnent, chacun pour ce qui le concerne, leur avis sur les diverses parties du service. — Ces rapports, s'il y a lieu, et les avis dont ils auront été l'objet, seront insérés au *Journal officiel*.

Art. 8. — Le décret du 15 février 1868 est abrogé.

## LOI DU 27 JUILLET 1870

*Concernant les grands travaux publics*

ARTICLE PREMIER. — Tous grands travaux publics, routes nationales, canaux, chemins de fer, canalisation des rivières, bassins et docks, entrepris par l'État ou par des compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subside du Trésor, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être autorisés que par une loi rendue après une enquête administrative.

Un décret, rendu en la forme des règlements d'administration publique et également précédé d'une enquête, pourra autoriser l'exécution des canaux et chemins de fer d'embranchement de moins de 20 kilomètres de longueur, des lacunes et rectifications de routes nationales, des ponts et de tous autres travaux de moindre importance.

En aucun cas, les travaux dont la dépense doit être supportée en tout ou en partie par le Trésor ne pourront être mis à exécution qu'en vertu de la loi qui crée les voies ou moyens, ou d'un crédit préalablement inscrit à un des chapitres du budget.

ART. 2. — Il n'est rien innové, quant à présent, en ce qui touche l'autorisation et la déclaration d'utilité publique des travaux publics à la charge des départements et des communes.

## LOI DU 11 JUIN 1880

*Relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways*

### CHAPITRE I. — *Chemins de fer d'intérêt local*

ARTICLE PREMIER. — L'établissement des chemins de fer d'intérêt local par les départements ou par les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, est soumis aux dispositions suivantes :

ART. 2. — S'il s'agit de chemins à établir par un département sur le territoire d'une ou de plusieurs communes, le Conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges type approuvé par le Conseil d'État, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

S'il s'agit des chemins de fer d'intérêt local à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au Conseil général par le paragraphe 1 du présent article seront exercées par le Conseil municipal, dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet.

Les projets de chemins de fer d'intérêt local départementaux ou communaux, ainsi arrêtés, sont soumis à l'examen du Conseil général des ponts et chaussées et du Conseil d'État. Si le projet a été arrêté par un Conseil municipal, il est accompagné de l'avis du Conseil général.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi.

ART. 3. — L'autorisation obtenue, s'il s'agit d'un chemin de fer concédé par le Conseil général, le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumet les projets d'exécution au Conseil général, qui statue définitivement.

Néanmoins, dans les deux mois qui suivent la délibération, le ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, peut, après avoir pris l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, appeler le Conseil général du département à délibérer de nouveau sur lesdits projets.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, et s'il y a désaccord entre les Conseils généraux, le Ministre statue.

S'il s'agit d'un chemin concédé par un Conseil municipal, les attributions exercées par le Conseil général, aux termes du paragraphe 1 du présent article, appartiennent au Conseil municipal dont la délibération est soumise à l'approbation du préfet.

Si un chemin de fer d'intérêt local doit emprunter le sol d'une voie publique, les projets d'exécution sont précédés de l'enquête prévue par l'article 29 de la présente loi.

Dans ce cas, sont également applicables les articles 34, 35, 37 et 38 ci-après.

Les projets de détail des ouvrages sont approuvés par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef.

Art. 4. — L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de sa concession.

Art. 5. — Les taxes perçues dans les limites du maximum, fixé par le cahier des charges, sont homologuées par le Ministre des Travaux publics, dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas.

Art. 6. — L'autorité qui fait la concession a toujours le droit :

1° D'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur des lignes concédées ou à s'y raccorder ;

2° D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le paiement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées ;

3° De racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges ;

4° De supprimer ou de modifier une partie du tracé, lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête.

Dans ces deux derniers cas, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une Commission spéciale, formée comme il est dit au paragraphe 3 de l'article 11 de la présente loi.

Art. 7. — Le cahier des charges détermine :

1° Les droits et les obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession ;

2° Les droits et les obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession ;

3° Les cas dans lesquels l'inexécution des conditions de la concession peut entraîner la déchéance du concessionnaire, ainsi que les mesures à prendre à l'égard du concessionnaire déchu.

La déchéance est prononcée, dans tous les cas, par le Ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Art. 8. — Aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession.

Art. 9. — A l'expiration de la concession, le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées, qui doivent être remises en bon état d'entretien.

Le cahier des charges règle les droits et les obligations du concessionnaire en ce qui concerne les autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation de la voie ferrée.

Art. 10. — Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, l'élévation des tarifs au-dessus du maximum fixé, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'État, rendu sur l'avis conforme du Conseil général s'il s'agit de lignes concédées par les départements, ou du Conseil municipal s'il s'agit de lignes concédées par les communes.

Les autres modifications pourront être faites par l'autorité qui a consenti la concession. S'il s'agit de lignes concédées par les départements, elles seront faites par le Conseil général, statuant conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 10 août 1871; s'il s'agit de lignes concédées par les communes, elles seront faites par le Conseil municipal, dont la délibération devra être approuvée par le préfet.

En cas de cession, l'inobservation des conditions qui précèdent entraîne la nullité et peut donner lieu à la déchéance.

Art. 11. — A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'État.

Dans ce cas, l'État est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, tels que ces droits et obligations résultent des conventions légalement autorisées.

En cas d'éviction du concessionnaire, si ses droits ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une Commission spéciale qui fonctionne dans les conditions réglées par la loi du 20 mai 1845. Cette Commission sera instituée par un décret et composée de neuf membres, dont trois désignés par le Ministre des Travaux publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la Cour d'appel de Paris.

En cas de désaccord entre l'État et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'État sont déterminés par un décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 12. — Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées, en partie, à la dépense des voies ferrées,

par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés.

Art. 13. — Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'État peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et 5 0/0 par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir pour une partie au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'État sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10.000 francs par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux, 8.000 francs pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules.

En aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-dessus de 10.500 francs et de 8.500 francs, suivant les cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 p. 100 par an.

La participation de l'État sera suspendue quand la recette brute annuelle atteindra les limites ci-dessus fixées.

Art. 14. — La subvention de l'État ne peut être accordée que dans les limites fixées, pour chaque année, par la loi de finances.

La charge annuelle imposée au Trésor en exécution de la présente loi ne peut, en aucun cas, dépasser 100.000 francs pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

Art. 15. — Dans le cas où le produit brut de la ligne pour laquelle une subvention a été payée, devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 p. 100 par an du capital de premier établissement, tel qu'il est prévu par l'article 13, la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'État, le département ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts.

Art. 16. — Un règlement d'administration publique déterminera :

1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour établir les recettes et les dépenses annuelles ;

2° Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution de la présente loi, le chiffre de la subvention due par l'État, le départment ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances sur le produit net de l'exploitation.

Art. 17. — Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu une subvention du Trésor, peuvent seuls être assujettis

envers l'État à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

Art. 18. — Aucune émission d'obligations, pour les entreprises prévues par la présente loi, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre des Finances.

Il ne pourra donc être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, approvisionnements sur place ou en dépôts de cautionnement.

Toutefois les concessionnaires pourront être autorisés à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la Caisse des dépôts et consignations, et ne pourront être mis à la disposition des concessionnaires que sur l'autorisation formelle du Ministre des Travaux publics.

Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article ne seront pas applicables dans le cas où la concession serait faite à une compagnie déjà concessionnaire d'autres chemins de fer en exploitation, si le Ministre des Travaux publics reconnait que les revenus nets de ces chemins sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre.

Art. 19. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, pour être publié, au préfet, au président de la Commission départementale et au Ministre des Travaux publics.

Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le Ministre des Travaux publics.

Art. 20. — Par dérogation aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée ; il peut également dispenser de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Art. 21. — La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics.

Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils seront réglés par le cahier des charges ou, à défaut, par le préfet.

sur l'avis du Conseil général, et approuvés par le Ministre des Travaux publics.

Art. 22. — Les dispositions de l'article 20 de la présente loi sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières.

Art. 23. — Sur la proposition des Conseils généraux ou municipaux intéressés, et après adhésion des concessionnaires, la substitution aux subventions en capital, promises en exécution de l'article 5 de la loi de 1865, de la subvention en annuités stipulée par la présente loi, pourra, par décret délibéré en Conseil d'Etat, être autorisée en faveur des lignes d'intérêt local actuellement déclarées d'utilité publique et non exécutées.

Ces lignes seront soumises dès lors à toutes les obligations résultant de la présente loi.

Il n'y aura pas lieu de renouveler les concessions consenties ou les mesures d'instruction accomplies avant la promulgation de la présente loi, si toutes les formalités qu'elle prescrit ont été observées par avance.

Art. 24. — Toutes les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés, ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe de 1 franc.

Art. 25. — La loi du 12 juillet 1865 est abrogée.

## Chapitre II. — *Tramways*

Art. 26. — Il peut être établi sur les voies dépendant du domaine public de l'État, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques.

Ces voies ferrées, ainsi que les déviations accessoires construites en dehors du sol des routes et chemins et classées comme annexes, sont soumises aux dispositions suivantes :

Art. 27. — La concession est accordée par l'État lorsque la ligne doit être établie, en tout ou en partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'État.

Cette concession peut être faite aux villes ou aux départements intéressés, avec faculté de rétrocession.

La concession est accordée par le Conseil général, au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

La concession est accordée par le Conseil municipal, lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural.

Art. 28. — Le département peut accorder la concession à l'État ou à une commune, avec faculté de rétrocession; une commune peut agir de même à l'égard de l'État ou du département.

Art. 29. — Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les Conseils généraux des départements et les Conseils municipaux des communes dont la voie doit traverser le territoire seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'État, sur le rapport du Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre de l'Intérieur.

Art. 30. — Toute dérogation ou modification apportée aux clauses du cahier des charges type, approuvé par le Conseil d'État, devra être expressément formulée dans les traités passés au sujet de la concession, lesquels seront soumis au Conseil d'État et annexés au décret.

Art. 31. — Lorsque, pour l'établissement d'un tramway, il y aura lieu à expropriation, soit pour l'élargissement d'un chemin vicinal, soit pour l'une des déviations prévues à l'article 26 de la présente loi, cette expropriation pourra être opérée conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et à l'article 2 de la loi du 8 juin 1864.

Art. 32. — Les projets d'exécution sont approuvés par le Ministre des Travaux publics, lorsque la concession est accordée par l'État.

Les dispositions de l'article 3 sont applicables lorsque la concession est accordée par un département ou par une commune.

Art. 33. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par l'acte de concession sont homologuées par le Ministre des Travaux publics, dans le cas où la concession est faite par l'État, et par le préfet dans les autres cas.

Art. 34. — Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway.

Les départements ou les communes ne peuvent exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession.

Art. 35. — A l'expiration de la concession, l'Administration peut exiger que les voies ferrées qu'elle avait concédées soient supprimées en tout ou en partie, et que les voies publiques et leurs déviations lui soient remises en bon état de viabilité, aux frais du concessionnaire.

Art. 36. — Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'État peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 p. 100 par an du capital d'établissement tel qu'il a été

prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir, pour partie, au paiement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'État sera formée : 1° d'une somme de 500 francs par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 6.000 francs par kilomètre.

En aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-dessus de 6.500 francs, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 0/0 par an.

La participation de l'État sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée.

Art. 37. — La loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, est applicable aux tramways, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

Art. 38. — Un règlement d'administration publique déterminera les mesures nécessaires à l'exécution des dispositions qui précèdent, et notamment :

1° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies ferrées dont l'établissement sur le sol des voies publiques aura été autorisé ; 2° les rapports entre le service de ces voies ferrées et les autres services intéressés.

Art. 39. — Sont applicables aux tramways les dispositions des articles 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 et 24 de la présente loi.

# DÉCRET DU 6 AOUT 1881

(MODIFIÉ PAR LES DÉCRETS DES 30 JANVIER 1894, 3 AOUT 1898, 25 JUILLET 1899 ET 13 FÉVRIER 1900)

*Portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880 (établissement et exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques).*

## TITRE I. — Construction

ARTICLE PREMIER.—*Projet d'exécution.*—Aucun travail ne peut être entrepris pour l'établissement d'une voie ferrée sur le sol de voies publiques qu'avec l'autorisation de l'Administration compétente donnée sur le vu des projets d'exécution.

Chaque projet d'exécution comprend l'extrait de carte, le plan général, le profil en long, les profils en travers types et les plans de traverses dont la production est exigée par l'article 2 du règlement d'administration publique du 18 mai 1881 ; ces documents dressés dans la forme prescrite par l'article précité et dûment complétés ou rectifiés d'après les résultats de l'instruction à laquelle l'avant-projet a été soumis.

Le projet d'exécution comprend en outre :

1° Des profils en travers à l'échelle de 5 millimètres pour mètre, relevés en nombre suffisant, principalement dans les traverses et dans les parties où les voies publiques empruntées n'ont pas la largeur et le profil normal ;

2° Un devis descriptif dans lequel sont reproduites, sous forme de tableau, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long ;

3° Un mémoire dans lequel toutes les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

Dans le cas où les travaux ne sont pas exécutés par le département, les projets d'exécution sont remis au préfet en deux expéditions.

L'une de ces expéditions est rendue au concessionnaire, ou à la commune, si c'est elle qui exécute les travaux, revêtue de l'approbation qui aura été donnée suivant les cas, soit par le Ministre des Travaux publics, soit par le préfet en se conformant à la décision de l'autorité compétente, et l'autre expédition demeurera entre les mains du préfet.

Lorsque les travaux sont exécutés par le département ou la commune pour être remis ensuite à un exploitant, les projets sont

communiqués à ce dernier avant toute approbation, pour qu'il puisse fournir ses observations.

Les projets comprenant des déviations en dehors du sol des routes et chemins sont soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics, pour ce qui concerne la grande voirie et les cours d'eau, et ne peuvent être adoptés par l'autorité qui a donné la concession que sous la réserve des décisions prises ou à prendre par le Ministre des Travaux publics sur les objets qui précèdent.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'avec l'approbation de l'autorité qui a revêtu de sa sanction les dispositions à modifier.

De son côté, l'Administration pourra ordonner d'office les modifications dont l'expérience ou les changements à opérer sur la voie publique feraient reconnaître la nécessité.

En aucun cas ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 2. — *Bureaux d'attente et de contrôle, égouts, etc.* — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui peuvent être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards, et des conduites d'eau et de gaz, doivent être indiquées sur les plans présentés par le concessionnaire, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie ferrée et sur le bon fonctionnement de divers services qui peuvent en être affectés.

Art. 3. — *Voies doubles et gares d'évitement.* — Le projet d'exécution indique le nombre des voies à établir sur les différentes sections des lignes concédées, ainsi que le nombre et la disposition des gares d'évitement.

Art. 4. — *Largeur de la voie. — Gabarit du matériel. Entrevoie.* — La largeur de la voie est fixée pour chaque concession par le cahier des charges.

La largeur et la hauteur maxima des caisses des véhicules ainsi que de leurs chargements, et la largeur extrême occupée par le matériel roulant, y compris toutes saillies, sont fixées par le cahier des charges.

Dans les parties à plusieurs voies, la largeur de chaque entrevoie est telle, qu'il reste un intervalle libre d'au moins 50 centimètres entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent.

Art. 5. — *Etablissement de la voie ferrée. — Largeur réservée à la circulation publique.* — L'autorité qui a fait la concession détermine les sections de la ligne où la voie sera établie au niveau de la chaussée, avec rails noyés, en restant accessible et praticable pour les voitures ordinaires, et celle où elle sera placée sur un accotement praticable pour les piétons, mais interdit aux voitures ordinaires.

Le cahier des charges de chaque concession détermine les lar-

geurs qui doivent être réservées pour la libre circulation sur la voie publique, de telle façon que le croisement de deux voitures soit toujours assuré, l'une de ces deux voitures pouvant être le véhicule du tramway dans le premier des deux cas considérés ci-dessus.

Les dispositions prescrites doivent d'ailleurs assurer, dans tous les cas, la sécurité du piéton qui circule sur la voie publique et celle du riverain dont les bâtiments sont en façade sur cette voie.

Si l'emplacement occupé par la voie ferrée reste accessible et praticable pour les voitures ordinaires, les rails sont à gorge ou accompagnés de contre-rails; la largeur des vides ou ornières ne peut excéder 0m,029, dans les parties droites, et 0m,035 dans les parties courbes. Les voies ferrées sont posées au niveau de la chaussée, sans saillie ni dépression sur le profil normal de celle-ci.

Toutefois l'Administration peut, à titre révocable, dispenser le concessionnaire de poser des rails à gorge ou des contre-rails sur tout ou partie des voies publiques dont le sol est emprunté par la voie ferrée.

Art. 6. — *Parties de routes à modifier. — Traversées à niveau. — Accès des propriétés riveraines.* — Le concessionnaire fournit, sur les points qui lui sont indiqués, des emplacements pour le dépôt des matériaux d'entretien qui trouvaient place auparavant sur l'accotement occupé par la voie ferrée.

Lorsque, pour maintenir la voie de fer dans les limites de courbure et de déclivité fixées par le cahier des charges, ou pour maintenir le fonctionnement des services intéressés (art. 2), on doit faire subir quelques modifications à l'état de la voie publique, le concessionnaire exécute tous les travaux, soit à ses frais, soit avec le concours des services intéressés, s'il y a lieu, conformément aux projets approuvés par l'Administration.

Il opère pareillement les élargissements qui sont indispensables afin de restituer à la voie publique la largeur exigée en vertu de l'article précédent.

Il doit maintenir l'accès à la voie publique des voitures ordinaires, au droit des chemins publics et particuliers, ainsi que des entrées charretières qui seraient interceptées par la voie de fer. La traversée des routes et des chemins publics ou particuliers est opérée à niveau, sans que le rail forme saillie ou dépression sur la surface de ces chemins.

Le concessionnaire doit, d'ailleurs, prendre les dispositions nécessaires pour faciliter l'exécution des travaux qui sont prescrits ou autorisés par l'administration, afin de créer de nouveaux accès, soit aux chemins publics et particuliers, soit aux propriétés riveraines.

Art. 7. — *Déviations à construire en dehors du sol des routes et chemins.* — Les déviations à construire en dehors du sol des routes et chemins et à classer comme annexes sont établies conformément aux dispositions arrêtées par l'autorité compétente.

Art. 8. — *Ecoulement des eaux. — Rétablissement des commu-*

*nications.* — Le concessionnaire est tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de la concession, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Art. 9. — *Exécution des travaux.* — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie ferrée sont effectuées avec célérité et avec toutes les précautions convenables.

Les chaussées doivent être remises dans le meilleur état.

Les travaux sont conduits de manière à ne pas compromettre la liberté et la sûreté de la circulation. Toute fouille restant ouverte sur le sol des voies publiques, ainsi que tout dépôt de matériaux, est éclairée et gardée au besoin pendant la nuit, jusqu'à ce que la voie publique soit débarrassée et rendue conforme au profil normal du projet.

Art. 10. — *Gares et stations.* — Le cahier des charges indiquera si le tramway devra s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur tous les points du parcours, ou si, au contraire, il ne s'arrêtera qu'à des gares, stations ou haltes désignées, ou si, enfin, les deux modes d'exploitation seront combinés.

Dans ces deux derniers cas, si les gares, stations et haltes n'ont pas été déterminées par le cahier des charges, elles le seront lors de l'approbation des projets définitifs par l'autorité concédante, sur la proposition du concessionnaire et après enquête.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre l'autorité concédante et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale dans les formes prescrites par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881, et l'emplacement en sera définitivement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire est tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des gares, stations ou haltes, lequel se compose :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments, à l'échelle d'un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

Art. 11. — *Indemnités de terrains et de dommages.* — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances en dehors du sol des routes et chemins, pour la

déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement peut donner lieu, sont achetés et payés par le concessionnaire, à moins que l'autorité qui fait la concession n'ait pris l'engagement de fournir elle-même les terrains.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, sont supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 12. — *Droits conférés au concessionnaire.* — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport ou le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de ces lois et règlements.

Art. 13. — *Servitudes militaires.* — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, le concessionnaire est tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 14. — *Mines.* — Si la voie ferrée traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, le Ministre des Travaux publics détermine les mesures à prendre pour que l'établissement de cette voie ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence de la voie ferrée.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine en raison de la traversée de la voie ferrée, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, sont à la charge du concessionnaire de la voie ferrée.

Art. 15. — *Carrières.* — Si la voie ferrée s'étend sur des terrains renfermant des carrières ou les traverse souterrainement, elle ne peut être livrée à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées.

Le Ministre des Travaux publics détermine la nature et l'étendue des travaux qu'il convient d'entreprendre à cet effet, et qui sont, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 16. — *Contrôle et surveillance des travaux.* — Les travaux sont soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics.

Ce contrôle et cette surveillance ont pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le règlement et de celles qui résultent soit des cahiers des charges, soit des projets approuvés.

*nications.* — Le concessionnaire est tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de la concession, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Art. 9. — *Exécution des travaux.* — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie ferrée sont effectuées avec célérité et avec toutes les précautions convenables.

Les chaussées doivent être remises dans le meilleur état.

Les travaux sont conduits de manière à ne pas compromettre la liberté et la sûreté de la circulation. Toute fouille restant ouverte sur le sol des voies publiques, ainsi que tout dépôt de matériaux, est éclairée et gardée au besoin pendant la nuit, jusqu'à ce que la voie publique soit débarrassée et rendue conforme au profil normal du projet.

Art. 10. — *Gares et stations.* — Le cahier des charges indiquera si le tramway devra s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur tous les points du parcours, ou si, au contraire, il ne s'arrêtera qu'à des gares, stations ou haltes désignées, ou si, enfin, les deux modes d'exploitation seront combinés.

Dans ces deux derniers cas, si les gares, stations et haltes n'ont pas été déterminées par le cahier des charges, elles le seront lors de l'approbation des projets définitifs par l'autorité concédante, sur la proposition du concessionnaire et après enquête.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre l'autorité concédante et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale dans les formes prescrites par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881, et l'emplacement en sera définitivement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire est tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des gares, stations ou haltes, lequel se compose :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments, à l'échelle d'un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

Art. 11. — *Indemnités de terrains et de dommages.* — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances en dehors du sol des routes et chemins, pour la

déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement peut donner lieu, sont achetés et payés par le concessionnaire, à moins que l'autorité qui fait la concession n'ait pris l'engagement de fournir elle-même les terrains.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, sont supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 12. — *Droits conférés au concessionnaire.* — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport ou le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de ces lois et règlements.

Art. 13. — *Servitudes militaires.* — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, le concessionnaire est tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 14. — *Mines.* — Si la voie ferrée traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, le Ministre des Travaux publics détermine les mesures à prendre pour que l'établissement de cette voie ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence de la voie ferrée.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine en raison de la traversée de la voie ferrée, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, sont à la charge du concessionnaire de la voie ferrée.

Art. 15. — *Carrières.* — Si la voie ferrée s'étend sur des terrains renfermant des carrières ou les traverse souterrainement, elle ne peut être livrée à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées.

Le Ministre des Travaux publics détermine la nature et l'étendue des travaux qu'il convient d'entreprendre à cet effet, et qui sont, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 16. — *Contrôle et surveillance des travaux.* — Les travaux sont soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics.

Ce contrôle et cette surveillance ont pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le règlement et de celles qui resultent soit des cahiers des charges, soit des projets approuvés.

Art. 17. — *Réception des travaux.* — A mesure que les travaux sont terminés sur des parties de voie ferrée susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il est procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désigne.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorise, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, le concessionnaire peut mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes déterminées par le cahier des charges. Toutefois ces réceptions partielles ne deviennent définitives que par la réception générale de la voie ferrée, laquelle est faite dans la même forme que les réceptions partielles.

Art. 18. — *Bornage et plan cadastral des parties en déviation.* — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire doit faire faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence du préfet ou de son représentant, ainsi qu'un plan cadastral des parties de la voie ferrée et de ses dépendances qui sont situées en dehors du sol des routes et chemins. Il fait dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui ont été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas est dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviennent partie intégrante de la voie ferrée, donnent lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et sont ajoutés sur le plan cadastral ; addition est également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

## Titre II. — Entretien et exploitation

Art. 19. — *Entretien.* — La voie ferrée et tout le matériel qui en dépend doivent être constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donnent lieu les réparations ordinaires et extraordinaires de la voie ferrée sont à la charge du concessionnaire.

Sur les sections à rails noyés où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation du tramway est réglé, pour chaque concession, par le cahier des charges, qui indique le service chargé

d'exécuter cet entretien, ainsi que la répartition des dépenses.

Sur les sections où la voie ferrée n'est pas accessible aux voitures ordinaires, l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend la surface entière des voies, augmentée d'une zone d'un mètre, qui sera mesurée à partir de chaque rail extérieur.

Si la voie ferrée et les parties de la voie publique dont l'entretien est confié au concessionnaire ne sont pas constamment entretenues en bon état, il y est pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 41.

Le montant des avances faites est recouvré au moyen de rôles que le préfet rend exécutoires.

Art. 20. — *Du matériel employé à l'exploitation.* — Le matériel roulant qui est mis en circulation sur la voie ferrée doit passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont fixées conformément aux dispositions de l'article 4 du présent règlement.

La traction est opérée conformément aux clauses de la concession.

Art. 21. — *Machines locomotives à vapeur.* — Les machines locomotives à vapeur sont construites sur les meilleurs modèles ; elles doivent satisfaire aux prescriptions des articles 7, 8, 9, 11 et 12 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et pour ce qui concerne spécialement leur générateur, aux dispositions du decret du 30 avril 1880.

Les types des machines employées, leur poids et leur maximum de charge par essieu doivent être approuvés par le préfet, sur l'avis du service du contrôle, eu égard aux besoins de l'exploitation et à la composition ainsi qu'à l'état de la voie.

Les machines-tenders et les tenders doivent être munis de frein à main.

Les moyens de freinage des machines et tenders doivent être assez puissants pour que, lancés avec une vitesse de 20 kilomètres à l'heure, sur des rails secs et propres et sur une voie en palier, les machines puissent être arrêtées sur un espace de 20 mètres au plus à partir du moment où le serrage est ordonné.

Les locomotives à feu ne doivent donner aucune odeur et ne doivent répandre, sur la voie publique, ni flammèches, ni escarbilles, ni cendres, ni fumée, ni eau excédante, le concessionnaire étant expressément responsable de tout incendie causé par l'emploi des machines à feu, soit sur la voie publique, soit dans les propriétés riveraines.

Aucune locomotive ne peut être mise en service qu'en vertu d'un permis spécial de circulation délivré par le préfet, sur la proposition du service du contrôle, après accomplissement des formalités prescrites pour les locomotives de chemins de fer et après vérification de l'efficacité des moyens de freinage.

Art. 22. — *Autres moteurs mécaniques.* — Les machines fixes et les machines locomotives de tout autre système que la machine locomotive à vapeur munie d'un foyer doivent satisfaire aux pres-

criptions spéciales arrêtées par le Ministre des Travaux publics.

S'il est fait usage de l'énergie électrique pour la traction, l'étude et l'exécution des projets, ainsi que l'exploitation de la ligne concédée, sont soumises à l'accomplissement de toutes les formalités et à toutes les conditions prescrites par les lois, décrets et règlements concernant les installations électriques.

Art. 23. — *Voitures et wagons.* — Les voitures de voyageurs doivent satisfaire aux prescriptions des articles 8, 9, 12, 13, 14 et 15 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Elles sont suspendues sur ressorts. Elles peuvent être à deux étages lorsque la largeur de la voie n'est pas inférieure à 1 mètre.

L'étage inférieur est complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces au moins pendant l'hiver, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit; l'étage supérieur est garni de banquettes avec dossiers; on y accède au moyen d'escaliers qui sont accompagnés, ainsi que les couloirs latéraux donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins 1m,10 de hauteur effective.

Sur les voies ferrées où la traction est opérée au moyen de locomotives, l'étage supérieur est couvert et protégé à l'avant et à l'arrière par des cloisons.

Les dossiers et les banquettes doivent être inclinés et les dossiers sont élevés à la hauteur des épaules des voyageurs.

Il peut y avoir des places de plusieurs classes; la disposition particulière des places de chaque classe est conforme aux prescriptions arrêtées par le préfet.

Les wagons destinés au transport des marchandises, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et en général toutes les parties du matériel roulant, sont de bonne et solide construction, et satisfont aux prescriptions des articles 8, 9 et 15 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Chaque voiture sans exception est munie de freins. Ces freins doivent être assez puissants pour que, en joignant leur action à celle des moyens de freinage de la machine, les trains lancés avec une vitesse de 20 kilomètres à l'heure, sur des rails secs et propres et sur une voie en palier, puissent être arrêtés sur un espace de 20 mètres au plus, à partir du moment où le serrage est ordonné.

Le préfet, après avis du service du contrôle et le concessionnaire entendu, peut prescrire l'emploi de freins continus et même automatiques.

Art. 24. — *Entretien du matériel roulant.* — Le matériel roulant et tout le matériel servant à l'exploitation sont constamment maintenus dans un bon état d'entretien et de propreté.

Si le matériel dont il s'agit n'est pas entretenu en bon état, il y est pourvu d'office, à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, des dispositions indiquées ci-après dans l'article 41.

Art. 25. — *Règles d'exploitation applicables à tous les services de tramways. Gardiennage et signaux.* — Le concessionnaire est

tenu de prendre à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, sur l'avis du service du contrôle, et eu égard au mode d'exploitation employé, les mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures et des trains sur la voie ferrée, et celle de la circulation ordinaire sur les routes et chemins que suit ou traverse la voie ferrée.

Art. 26. — *Idem. Ateliers de réparation de la voie.* — Lorsqu'un atelier de réparation est établi sur une voie, des signaux doivent indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des voitures ou des trains, ou s'il suffit d'en ralentir la marche.

Art. 27. — *Idem. Eclairage des voitures ou des trains.* — Toute voiture isolée ou tout train porte extérieurement un feu rouge à l'avant et un feu vert à l'arrière. Les fanaux sont à réflecteurs ; ils sont allumés au coucher du soleil et ne peuvent être éteints avant son lever.

Art. 28. — *Idem. Transport de matières dangereuses.* — Il est interdit d'admettre dans les convois qui portent des voyageurs aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies, sauf les exceptions autorisées par le Ministre des Travaux publics.

Le transport de ces matières est réglé par le préfet sous l'autorité du Ministre des Travaux publics.

Art. 29. — *Service des tramways à traction de chevaux.* — Le cocher doit avoir l'appareil de manœuvre du frein sous la main ; il doit porter son attention sur l'état de la voie, sur l'approche des voitures ordinaires ou des troupeaux, et ralentir ou même arrêter la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances ; il doit se conformer aux signaux de ralentissement ou d'arrêt qui lui sont faits par les gardiens et ouvriers de la voie.

Le cocher est muni d'une trompe ou d'un cornet, ou de tout autre instrument du même genre, afin de signaler son approche.

Dans les tramways à service de voyageurs, le cocher doit se trouver en communication, au moyen d'un signal d'arrêt, soit avec le receveur, soit avec les voyageurs dans les voitures où il n'y a pas de receveur.

Art. 30. — *Service des tramways à traction mécanique. Composition des trains.* — Sur les lignes de tramways à traction mécanique, la longueur des trains ne peut dépasser 60 mètres. Sous la réserve de cette condition, qui est de rigueur, tout convoi ordinaire de voyageurs doit contenir des voitures ou des compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour le service du public.

Les machines et voitures entrant dans la composition de tous les trains sont liées entre elles par des attaches rigides, avec ressorts.

Art. 31. — *Idem. Composition des trains. Machines.* — Les machines sont placées en tête des trains. Il ne peut être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les stations ou pour le cas de secours ; dans ces cas spéciaux, la vitesse ne doit pas dépasser 5 kilomètres à l'heure.

Les trains sont remorqués par une seule machine, sauf à la montée des rampes de forte inclinaison ou en cas d'accident.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux machines à un train; la machine placée en tête règle la marche du train, dont la vitesse ne doit jamais dépasser 10 kilomètres à l'heure dans le cas d'un double attelage.

Art. 32. — *Idem. Personnel des trains.* — Chaque machine à feu est conduite par un mécanicien et un chauffeur.

Il ne peut être employé que des mécaniciens agréés par le préfet, sur le rapport du service du contrôle.

Le chauffeur doit être capable d'arrêter la machine en cas de besoin.

Chaque train est accompagné, en outre, du nombre de conducteurs gardes-frein qui sera jugé nécessaire; il y a d'ailleurs, en tout cas, sur la dernière voiture, un conducteur qui est mis en communication avec le mécanicien.

Lorsqu'il y a plusieurs conducteurs dans un train, l'un d'eux doit avoir autorité sur les autres.

Pour les voitures isolées, ou pour les trains dont tous les véhicules sont munis de freins continus, le Ministre des Travaux publics peut autoriser la suppression du chauffeur, sous la réserve que le conducteur chef du train puisse toujours accéder à la machine et soit en état de l'arrêter en cas de besoin.

Avant le départ du train, le mécanicien s'assure si toutes les parties de la locomotive sont en bon état et, particulièrement, si les moyens de freinage dont il dispose fonctionnent convenablement. Il ne doit mettre le train en marche que lorsque le conducteur chef du train a donné le signal du départ.

En marche, le mécanicien doit porter son attention sur l'état de la voie, sur l'approche des voitures ordinaires ou des troupeaux, et ralentir ou même arrêter en cas d'obstacles, suivant les circonstances; il doit se conformer aux signaux qui lui sont faits par les gardiens et ouvriers de la voie. Cet agent signale l'approche du train au moyen d'une trompe, d'une cloche, ou de tout autre instrument du même genre, à l'exclusion du sifflet à vapeur.

Dans les tramways à service de voyageurs, le mécanicien doit se trouver en communication, au moyen d'un signal d'arrêt, soit avec le receveur ou employé, soit avec les voyageurs.

Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne peut monter sur la locomotive, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation de la voie ferrée. Sont exceptés de cette interdiction les fonctionnaires chargés de la surveillance.

Art. 33. — *Service des tramways à traction mécanique. Composition des trains. Marche des trains.* — Le préfet détermine, sur la proposition du concessionnaire et l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, ainsi que le tableau du service des trains.

La vitesse des trains, en marche, ne peut dépasser 20 kilomètres à l'heure, s'il est fait usage de freins ordinaires, et 25 kilomètres, s'il est fait usage de freins continus Ces vitesses doivent, d'ailleurs, être diminuées dans la traversée des lieux habités, ou en cas d'encombrement de la route.

Le mouvement doit également être ralenti ou même arrêté toutes les fois que l'arrivée d'un train, effrayant les chevaux ou autres animaux, pourrait être la cause de désordres et occasionner des accidents.

Les trains ne peuvent stationner en dehors des gares que durant le temps strictement nécessaire pour les besoins du service.

Le préfet peut autoriser, sur la demande du concessionnaire et sur la proposition du service du contrôle, l'arrêt de certains trains pendant le temps déterminé par l'horaire pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur des points de la voie ferrée situés en dehors des gares, stations ou haltes.

Cette autorisation ne peut être donnée qu'à titre précaire et révocable, si ce service n'est pas prévu par le cahier des charges.

Les locomotives ou les voitures isolées ne peuvent stationner sur les voies affectées à la circulation.

Il est expressément interdit d'effectuer le nettoyage des grilles sur la voie publique.

Art. 34. — *Service des tramways à traction mécanique. Composition des trains. Accidents.* — Des machines de réserve et des wagons de secours munis de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident doivent être entretenus, constamment prêts à partir, aux points désignés par le préfet, si celui-ci le prescrit, après avis du service du contrôle.

Chaque train doit d'ailleurs être muni des outils les plus indispensables.

Aux stations ou bureaux de contrôle et d'attente désignés par le préfet, le concessionnaire entretiendra les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

## Titre III. — Police et surveillance

Art. 35. — *Des mesures concernant les personnes étrangères au service des voies ferrées.* — Il est défendu à toute personne étrangère au service de la voie ferrée :

1° De déranger, altérer ou modifier, sous quelque prétexte que ce soit, la voie ferrée et les ouvrages qui en dépendent;

2° De stationner sur la voie de fer ou d'y faire stationner des voitures;

3° D'y laisser séjourner des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune sorte;

4° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques;

5° D'emprunter les rails de la voie ferrée pour la circulation de voitures étrangères au service.

Tout conducteur de voiture doit, à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de la voie ferrée, prendre en main les guides ou le cordeau de son équipage, de façon à se rendre maître de ses chevaux, dégager immédiatement la voie, et s'en écarter de manière à livrer toute la largeur nécessaire au passage du matériel de la voie ferrée.

Tout conducteur de troupeau doit écarter les bestiaux de la voie ferrée à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de cette voie.

Art. 36. — *Des mesures concernant les voyageurs.* — Il est défendu aux voyageurs :

1° D'entrer dans les voitures ou d'en sortir pendant la marche et autrement que par la portière réservée à cet effet ;

2° De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors, de stationner debout sur les impériales pendant la marche.

Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué dans chaque compartiment.

L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse ;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission dans les voitures, faire constater que son arme n'est point chargée.

Aucun chien n'est admis dans les voitures servant au transport des voyageurs ; toutefois la compagnie peut placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

Art. 37. — *Expédition de matières dangereuses.* — Les personnes qui veulent expédier des marchandises classées comme dangereuses ou infectes par les règlements en vigueur doivent en faire la déclaration formelle au moment où elles les livrent au service de la voie ferrée et se conformer à toutes les prescriptions desdits règlements en ce qui concerne le conditionnement, l'emballage et la marque des colis.

Art. 38. — *Affichage du service des voies ferrées.* — Des affiches placées dans les stations et dans les bureaux d'attente et de contrôle font connaître au public les heures de départ des convois ordinaires, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à ces stations et en partir.

Si l'exploitation de la ligne comporte des arrêts en pleine voie, afin de prendre ou de laisser soit des voyageurs, soit des marchandises, ces affiches font connaître cette circonstance en n'annonçant, dans ce cas, que les heures de départ des gares extrêmes.

Art. 39. — *Contrôle et surveillance de l'exploitation.* — Le préfet nomme, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics, les agents chargés du contrôle et de la surveillance prévus par l'article 21 de la loi du 11 juin 1880.

Ces agents sont pris dans le service des ponts et chaussées et des mines.

Ils ont notamment pour mission :

1° En ce qui concerne l'exploitation commerciale :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires;

De veiller à l'exécution des mesures prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre ;

De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec la voie ferrée, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes ;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes;

2° En ce qui concerne l'exploitation technique :

De vérifier l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et du matériel roulant, et de veiller à l'exécution des règlements relatifs à la police et à la sûreté de la circulation :

3° En ce qui concerne la police :

De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, l'observation des règlements de police, tant par le public que par le concessionnaire, sur les voies publiques empruntées par la voie ferrée, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée.

Les concessionnaires sont tenus de fournir des locaux convenables aux agents du contrôle spécialement désignés par le préfet. Ils sont aussi tenus de présenter aux agents du contrôle, à toute réquisition, les registres de dépenses et de recettes relatifs à l'exploitation commerciale, ainsi que les registres de réception et d'expédition des colis

Toutes les fois qu'il arrive un accident sur la voie ferrée, il en est fait immédiatement déclaration, par le chef de train, à l'agent du contrôle dont le poste est le plus voisin. Le préfet et le chef du contrôle en sont immédiatement informés par les soins du concessionnaire.

Outre la surveillance ordinaire, le préfet délègue, aussi souvent qu'il le juge utile, un ou plusieurs commissaires à l'effet de reconnaître et de constater l'état de la voie ferrée, de ses dépendances et de son matériel, et à l'effet d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle,

Art. 40. — *Règlements de police et d'exploitation.* — Le concessionnaire est tenu, ainsi que le public, de se conformer aux prescriptions des arrêtés qui sont pris par les préfets pour l'exécution des dispositions qui précèdent.

Toutes les dépenses qu'entraîne l'exécution de ces prescriptions sont à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire est tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation de la voie ferrée.

Les règlements dont il s'agit sont obligatoires non seulement pour le concessionnaire, mais encore pour tous ceux qui obtiendront ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes ferrées d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteront l'usage du chemin de fer.

Art. 41. — *Interruption de l'exploitation.* — Si l'exploitation de la voie ferrée vient à être interrompue en totalité ou en partie, si le mauvais état de la voie ou du matériel roulant compromet la sécurité du public, si le mauvais entretien de la partie de la route dont le concessionnaire doit prendre soin compromet la sécurité publique, le préfet prend immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires afin d'assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance peut être prononcée par le Ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Il est pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire au moyen d'une adjudication qui sera ouverte sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de la voie ferrée déjà livrées à l'exploitation.

Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le préfet.

A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention par un écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifie des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter.

Ces pièces seront examinées par le préfet en Conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne, et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la Caisse des dépôts et consignations, soit à la caisse du trésorier-payeur général du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire.

L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux articles 11, 12, 13, 15 et 16 de l'ordonnance royale du 10 mai 1829.

Les soumissions ne pourront pas être inférieures à la mise à prix.

L'adjudicataire sera substitué aux charges et aux droits du concessionnaire évincé; il recevra notamment les subventions de toute nature à échoir aux termes de l'acte de concession; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'autorité qui a fait la concession.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de voie ferrée déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'autorité qui a fait la concession.

## TITRE IV. — Dispositions diverses

ART. 42. — *Construction de nouvelles voies de communication.* — Dans le cas où le Gouvernement ordonne ou autorise la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traversent une ligne concédée, ou l'installation de communications télégraphiques ou téléphoniques qui obligent à modifier les transmissions d'énergie établies en vue de la traction électrique, le concessionnaire ne peut s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires sont prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service de la voie ferrée, ni aucuns frais pour le concessionnaire.

ART. 43. — *Concessions ultérieures de nouvelles lignes.* — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est située une voie ferrée qui a fait l'objet d'une concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

ART. 44. — *Retrait d'autorisation.* — L'autorisation d'établir ou de maintenir une voie ferrée sur le sol des voies publiques peut être retirée à toute époque, en totalité ou en partie, dans les formes suivies pour la concession, lorsque la nécessité en a été reconnue dans l'intérêt public par le Gouvernement, après une enquête; le tout sous réserve de l'application des articles 6 et 11 de la loi du 11 juin 1880.

ART. 45. — *Réserves sous lesquelles le concessionnaire est admis à emprunter le sol des voies publiques.* — Le concessionnaire n'est admis à réclamer aucune indemnité :

Ni à raison des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée ;

Ni à raison de l'état de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'état et l'entretien de la voie ;

Ni enfin pour une cause quelconque résultant de l'usage de la voie publique.

Les indemnités dues à des tiers pour des dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation de la voie ferrée sont entièrement à la charge du concessionnaire.

Art. 46. — *Idem.* — En cas d'interruption de la voie ferrée par suite de travaux exécutés sur la voie publique, le concessionnaire peut être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en employant, pour la traversée de l'obstacle, des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 47. — *Concessions de voies de fer d'embranchement et de prolongement.* — Le Gouvernement, le département et les communes ont le droit de concéder de nouvelles voies de fer s'embranchant sur une voie ferrée déjà concédée, ou à établir en prolongement de la même voie.

Le concessionnaire de la ligne principale ne peut s'opposer à l'exécution de ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour son entreprise.

Les concessionnaires des voies de fer d'embranchement ou de prolongement ont la faculté, moyennant l'observation du paragraphe 1 de l'article 20 du présent règlement, et des règlements de police et de service qui régissent la ligne principale, et moyennant les tarifs du cahier des charges de cette dernière ligne, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur la ligne principale. Cette faculté est réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne peuvent s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le Ministre des Travaux publics statue sur les difficultés qui s'élèvent entre eux à cet égard.

Le concessionnaire d'une voie ferrée ne peut toutefois être tenu d'admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne principale n'use pas de la faculté de circuler sur cette dernière ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette dernière ligne ne veut pas circuler sur les prolongements et embranchements, ces concessionnaires sont tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se sert d'un matériel qui n'est pas sa propriété paie une indemnité en rapport avec l'usage et la

détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettent pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toutes les lignes, l'Administration y pourvoit d'office et prescrit toutes les mesures nécessaires.

*Gares communes.* — Le concessionnaire est tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des voies de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient concessionnaires desdits embranchements.

Il est fait un partage équitable des frais résultant de l'usage commun desdites gares, et les sommes à payer par les compagnies nouvelles sont, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il est statué par le Ministre des Travaux publics, les concessionnaires entendus.

Art. 48. — *Embranchements industriels.* — Le concessionnaire de toute voie ferrée affectée au transport des marchandises est tenu de s'entendre avec tout propriétaire de carrières, de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demande un embranchement; à défaut d'accord, le préfet statue sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements sont construits aux frais des propriétaires de carrières, de mines et d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour le service de la ligne principale.

Leur entretien est fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle du préfet. Le concessionnaire a le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le préfet peut, à toute époque, prescrire les modifications qui sont jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements sont opérés aux frais des propriétaires.

Le préfet peut même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire est tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de carrières, de mines ou d'usines avec la ligne principale.

Le concessionnaire amène ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires font conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramènent au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne peuvent d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale.

Le temps pendant lequel les wagons séjournent sur les embranchements particuliers ne peut excéder six heures lorsque l'embranchement n'a pas plus d'un kilomètre. Ce temps est augmenté d'une demi heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps sont dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il peut exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

S'il est jugé nécessaire par le préfet, statuant sur l'avis du service de contrôle, d'établir un gardien aux aiguilles d'un embranchement industriel, le traitement de cet agent est à la charge du propriétaire de l'embranchement ; mais il est nommé et payé par le concessionnaire.

En cas de difficulté, il est statué par l'Administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchement sont responsables des avaries que le matériel peut éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet peut, sur la plainte du concessionnaire, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service, et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Le concessionnaire est indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements par la perception du tarif qui est fixé par son cahier des charges pour chaque kilomètre parcouru.

Tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opèrent aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du tramway consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais sont l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement doit être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, est payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire est en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum déterminé par son cahier des charges.

Ce maximum sera revisé par le préfet, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons sont pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 49. — *Contribution foncière.* — La contribution foncière pour les dépendances, situées en dehors de l'assiette des routes, chemins et autres voies publiques est établie en raison de la surface occupée par ces dépendances; la cote est calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation de la voie ferrée sont assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices peuvent être soumis sont, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

Art. 50. — *Agents du concessionnaire.* — Les agents et gardes que le concessionnaire établit, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police de la voie de fer et de ses dépendances, peuvent être assermentés, et sont, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres. Ces agents sont revêtus d'un uniforme ou sont porteurs d'un signe distinctif

Art. 51. — *Comptes rendus statistiques annuels et trimestriels.* — Tout concessionnaire doit adresser chaque année au préfet des états statistiques conformes aux modèles qui seront arrêtés par le Ministre des Travaux publics et qui comprennent les renseignements relatifs à l'année entière (du 1er janvier au 31 décembre).

Cet envoi est fait le 15 avril de chaque année au plus tard. Les renseignements fournis par le concessionnaire peuvent être publiés.

Indépendamment de ces états annuels, le compte rendu des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, est remis au préfet dans le mois qui suit l'expiration de chaque trimestre. Ce compte rendu est dressé en trois expéditions, destinées au préfet, au représentant de l'autorité qui a donné la concession, et au Ministre des Travaux publics; il est publié, au moins par extraits, dans le *Journal officiel*, conformément aux prescriptions de l'article 19 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 52. — *Frais de contrôle.* — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation sont supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire est tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, la somme qui est fixée dans le cahier des charges de la concession par chaque kilomètre de voie ferrée concédée.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques fixées, le préfet rend un rôle exécutoire, et le montant en est recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 53. — *Registre des réclamations.* — Il est tenu, dans chaque station et dans chaque bureau d'attente, un registre coté et parafé par le maire de la commune, lequel est destiné à recevoir les

réclamations des personnes (voyageurs ou autres) qui auraient des plaintes à former, soit contre le concessionnaire, soit contre ses agents.

Ce registre est présenté à toute réquisition du public; il est visé par les agents du service du contrôle et de surveillance administrative.

Art. 54. — *Propositions du concessionnaire.* — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le préfet doit statuer sur la proposition d'un concessionnaire, celui-ci est tenu de lui soumettre cette proposition dans le délai qui a été déterminé; faute de quoi le préfet peut statuer directement.

Si le préfet pense qu'il y a lieu de modifier la proposition du concessionnaire, il doit, sauf le cas d'urgence, entendre celui-ci avant de prescrire les modifications dont il s'agit.

Art. 55. — *Affichage et publication du présent règlement.* — Des exemplaires du présent règlement, ainsi que des articles de l'ordonnance du 15 novembre 1846, du décret du 30 avril 1880 et du décret du 12 août 1874, auxquels il se réfère, sont constamment affichés, à la diligence du concessionnaire, aux abords des bureaux des voies ferrées qui empruntent le sol des voies publiques, ainsi que dans les salles d'attente.

Le conducteur ou receveur de toute voiture, le conducteur principal de tout train en marche sont munis d'un exemplaire du règlement. Des extraits sont délivrés, chacun en ce qui le concerne, aux cochers, receveurs, mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins et autres agents employés sur la voie ferrée.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, sont placés dans chaque caisse de voiture.

Art. 56. — *Constatation et poursuite des contraventions.* — Sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, qui ont été rendues applicables aux tramways par l'article 37 de la loi du 11 juin 1880, les contraventions au présent règlement, aux décisions ministérielles et aux arrêtés pris par les préfets pour l'exécution de ce règlement.

Art. 57. — Les dispositions du présent règlement sont applicables aux chemins de fer d'intérêt local sur les sections où ces chemins de fer empruntent le sol des voies publiques, sans préjudice de l'application de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Art. 58. — *Exécution du présent règlement.* — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois* et au *Journal officiel*.

## DÉCRET DU 2 JUILLET 1894

(MODIFIÉ PAR LE DÉCRET DU 15 MARS 1899)

*Déterminant les conditions à remplir par les candidats à l'emploi de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer*

ARTICLE PREMIER. — Le personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer se recrute par la voie du concours.

Les conditions du concours, ainsi que la liste des candidats admis à y prendre part, sont arrêtées par le Ministre.

Le nombre des places mises au concours est limité à celui des places disponibles ou devant le devenir dans le cours de l'année.

Le quart de ces places est réservé aux officiers retraités des armées de terre et de mer.

Les candidats doivent être Français et avoir vingt-cinq ans au moins et trente ans au plus le 1er janvier de l'année où a lieu le concours. Toutefois la limite d'âge de trente ans est reportée à trente-cinq ans pour les agents du ministère des Travaux publics comptant au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite.

La limite d'âge est fixée à cinquante ans pour les officiers des armées de terre et de mer retraités et pour ceux qui doivent réunir les conditions exigées pour avoir droit à la retraite dans l'année du concours ou dans la suivante. La nomination de ces derniers ne peut avoir lieu qu'après la liquidation de leur pension de retraite.

Nul ne peut être admis à concourir plus de trois fois.

ART. 2. — Le concours consiste en épreuves écrites portant sur les matières ci-après :

Rédaction de procès-verbaux et de rapports sur des affaires de service ;

Notions d'arithmétique, de géométrie et de mécanique ;

Géographie de la France ;

Législation des chemins de fer ; notions de droit pénal et d'instruction criminelle.

ART. 3. — Il est dressé deux listes d'admissibilité par ordre de mérite : l'une comprend les candidats officiers retraités, et l'autre les candidats ne rentrant pas dans cette catégorie. Ces listes sont approuvées par le Ministre, qui pourvoit aux emplois vacants, en

suivant l'ordre du classement, à raison d'un candidat de la première liste pour trois de la seconde.

En cas d'insuffisance du nombre des admissibles, dans l'une des catégories, le Ministre peut pourvoir aux vacances à l'aide des admissibles de l'autre liste.

Les officiers en retraite peuvent choisir la catégorie dans laquelle ils désirent concourir. Leur déclaration doit être adressée au Ministre avant le concours et, une fois les opérations commencées, ils ne peuvent revenir sur leur option. En l'absence de déclaration à cet égard, ils sont classés au titre militaire.

Art. 4 — Les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer sont répartis en quatre classes dont les traitements sont fixés ainsi qu'il suit :

| | | |
|---|---|---|
| 1re classe | 3.200 | francs |
| 2e classe | 2.700 | — |
| 3e classe | 2.300 | — |
| 4e classe | 2.000 | — |

Art. 5. — Les commissaires débutent nécessairement par la 4e classe ; nul ne peut être élevé à la classe supérieure s'il ne compte au moins trois ans dans la classe immédiatement inférieure.

Art. 6. — La proportion des emplois de 1re et de 4e classe est fixée de la manière suivante :

Commissaires de 1re classe, un sixième au plus du cadre total :

Commissaires de 4e classe, deux sixièmes au moins du cadre total.

Art. 7. — Indépendamment de leur traitement, les commissaires peuvent recevoir, s'il y a lieu, des indemnités de résidence et des frais de repas et de découchers fixés par arrêtés ministériels.

## DÉCRET DU 30 MAI 1895

(MODIFIÉ PAR LES DÉCRETS DES 9 JANVIER 1900, 11 DÉCEMBRE 1901 ET 11 MARS 1902)

*Portant organisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général.*

ARTICLE PREMIER. — La direction du contrôle de l'exploitation de chaque grand réseau d'intérêt général est confiée, *sauf en ce qui concerne les affaires rentrant dans les attributions du Directeur du contrôle commercial et de l'Ingénieur en chef du contrôle du travail*, à un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, *ou à un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines.*

*Les ingénieurs en chef, directeurs d'un contrôle de chemins de fer, ont toutes les attributions dévolues aux inspecteurs généraux chargés des mêmes fonctions* (D. 9 janvier 1900).

Sauf décision contraire du Ministre, l'inspection des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par l'État et celle des services de contrôle des études et travaux de chemins de fer exécutés par les compagnies sont confiées au directeur du contrôle de chaque réseau.

Les réseaux secondaires d'intérêt général sont rattachés aux grands réseaux au point de vue du contrôle de l'exploitation et de l'inspection des travaux neufs.

*L'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant les chemins de fer est confiée à un directeur du contrôle commercial pour l'ensemble des réseaux d'intérêt général* (D. 11 décembre 1901, art 1).

*Le directeur du contrôle commercial est nommé par décret. Il est placé sur le même rang que les inspecteurs généraux.*

*Il ne peut être maintenu en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans* (D. 11 décembre 1901, art. 3).

ART. 2. — Les inspecteurs généraux et ingénieurs en chef chargés d'un contrôle de chemins de fer siègent dans les conseils, comités et commissions institués auprès du Ministre des Travaux publics dans les conditions résultant des textes organiques relatifs à ces conseils, comités et commissions.

*Le directeur du contrôle commercial fait partie de droit du Comité consultatif des chemins de fer et de la section permanente de ce Comité. Il peut y déléguer les contrôleurs généraux des différents réseaux* (D. du 11 décembre 1901, art. 4).

ART. 3. — Le directeur du contrôle peut désigner un des ingénieurs en chef placés sous ses ordres pour le remplacer dans la direction du service pendant ses tournées ou ses absences.

ART. 4. — Pour l'exercice de leurs attributions respectives, les directeurs du contrôle peuvent prendre connaissance par eux-

mêmes ou par les agents qu'ils délèguent à cet effet, des registres des délibérations, livres, journaux, écritures et correspondances de la compagnie, ainsi que de tous les documents qu'ils jugent nécessaires pour constater l'état des services, la situation active et passive de la compagnie, et pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes.

Le directeur du contrôle *et le directeur du contrôle commercial* (D. 11 décembre 1901, art. 4) assistent à toutes les séances de l'assemblée générale de la compagnie ou s'y font représenter.

Art. 5. — Chaque direction du contrôle comprend les services ci-après :

1° Contrôle de la voie et des bâtiments sur les lignes en exploitation;

2° Contrôle de l'exploitation technique;

3° Contrôle de l'exploitation commerciale [1];

4° S'il y a lieu, inspection et contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

Art. 6. — Le contrôle de la voie et des bâtiments comprend : la surveillance des travaux neufs et des travaux d'entretien sur toutes les lignes en exploitation, la vérification de la comptabilité des services de la voie.

A ce service sont affectés, sous les ordres du directeur de chaque réseau :

1° Un ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de service;

2° Des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et commis des ponts et chaussées;

3° Des contrôleurs comptables.

Art. 7. — Le contrôle de l'exploitation technique comprend la surveillance du matériel, de la traction, du mouvement, des ateliers, la vérification de la comptabilité de ces services.

A ce service sont affectés, sous les ordres du directeur de chaque réseau :

1° Un ingénieur en chef des mines ou, à défaut, un ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de service;

2° Des ingénieurs ordinaires et des contrôleurs des mines, ou, à leur défaut, des ingénieurs ou des conducteurs des ponts et chaussées et des commis des ponts et chaussées et des mines;

3° Des contrôleurs comptables;

*La surveillance de l'exécution des prescriptions relatives au travail des agents des chemins de fer, sera exercée, pour l'ensemble de tous les réseaux d'intérêt général, par un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines, chef de service, qui relèvera directement du Ministre des Travaux publics* (Décret du 11 mars 1902, art. 1er).

Art. 8. — Le contrôle de l'exploitation commerciale comprend l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et

[1] Voir art. 1er, § 5, du présent décret.

commerciales intéressant les divers réseaux, l'examen des budgets des compagnies et la vérification de la comptabilité des services ne rentrant pas dans les attributions des directeurs des contrôles de l'exploitation.

A ce service sont affectés pour chaque réseau sous les ordres du directeur du contrôle commercial :

1° Un contrôleur général de l'exploitation commerciale, chef de service, nommé par décret et choisi soit parmi les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale, soit parmi les fonctionnaires des Ministères des Travaux publics, des Finances et du Commerce ayant rang de chef de bureau, soit parmi les membres des Chambres de commerce ;

2° Un inspecteur principal et des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale ;

3° *Des commissaires de surveillance administrative.*

*En outre des employés des ponts et chaussées et des mines, dont le nombre est fixé par arrêté ministériel, peuvent être attachés au service du bureau de la direction du contrôle commercial* (D. 11 décembre 1901, art. 2).

Art. 9. — Le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par chaque compagnie est confié, dans les départements, à des ingénieurs en chef des ponts et chaussées, chefs de service, dont chacun a sous ses ordres des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et des commis des ponts et chaussées.

Lorsque le directeur du contrôle conserve dans ses attributions l'inspection de ces services et des services d'études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, il peut lui être adjoint un ingénieur en chef ou un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ainsi qu'un contrôleur comptable pour collaborer à l'examen des affaires et à la vérification de la comptabilité des services de construction des compagnies.

En aucun cas, il ne pourra y avoir plus de trois ingénieurs en chef spécialement attachés à chaque direction de contrôle.

Art. 10. — Le contrôle de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou des voies navigables est confié, sous l'autorité du directeur du contrôle, au service chargé de ces ports et voies navigables.

Art. 11. — Des commissaires de surveillance administrative sont placés dans les principales gares, sous l'autorité de tous les ingénieurs, contrôleurs généraux et inspecteurs chargés des différents services.

Art. 12. — Les inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale sont recrutés moitié à la suite d'un concours dont les conditions et le programme sont fixés par le Ministre des Travaux publics, moitié au choix parmi les commissaires de surveillance administrative comptant au moins trois ans de services dans la 1re classe *et parmi les employés des ponts et chaussées et des mines attachés au service du bureau de la direction du contrôle commercial.*

*Ces derniers peuvent être nommés auxdites fonctions dans la proportion du tiers des emplois réservés au droit du Ministre* (D. 11 décembre 1901, art. 2).

Ils sont divisés en inspecteurs particuliers de 1re et de 2e classe. Ils ne peuvent passer de la 2e à la 1re classe qu'après un délai minimum de trois ans.

Les inspecteurs principaux sont recrutés au choix parmi les inspecteurs particuliers de 1re classe ayant au moins trois ans de grade.

Les inspecteurs de l'exploitation commerciale sont nommés et promus par le Ministre des Travaux publics.

Des arrêtés ministériels règlent le régime disciplinaire auquel ils sont soumis.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

Les traitements du personnel de l'exploitation commerciale sont fixés comme il suit :

*Directeur du contrôle commercial :* 15.000 *francs* (D. 11 décembre 1901, art. 3).

Contrôleurs généraux, 8.000 francs.

Inspecteurs principaux, 6.000 francs.

Inspecteurs particuliers de 1re classe, 5.000 francs.

Inspecteurs particuliers de 2e classe, 4.000 francs.

Art. 13. — Les contrôleurs comptables sont recrutés, à la suite d'un concours dont le programme et les conditions sont arrêtés par le Ministre des Travaux publics, parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines, et parmi les agents des Compagnies de chemins de fer employés dans un service de comptabilité depuis sept années au moins.

Les candidats ne sont admis au concours qu'après avoir été agréés par le Ministre, qui examine leurs états de services et leurs antécédents.

Ils ne peuvent, en aucun cas, être affectés à un service de bureau ou autre étranger à leur service particulier.

Ils peuvent être mis à la disposition des inspecteurs des finances, en vue de collaborer avec eux à la vérification des comptes des compagnies.

Art. 14. — Les contrôleurs comptables sont divisés en quatre classes :

Ils débutent par la dernière et ne peuvent passer à une classe supérieure qu'après trois années de services dans la classe inférieure.

Ils sont nommés et promus par le Ministre.

Ils sont soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

Leurs traitements sont fixés ainsi qu'il suit :

| | |
|---|---|
| Principaux | 4.500 |
| 1re classe | 4.000 |
| 2e classe | 3.600 |
| 3e classe | 3.200 |

Par exception, les contrôleurs comptables recrutés parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines débutent dans la classe qui leur assure un traitement au moins égal à celui dont ils jouissaient antérieurement.

Par mesure transitoire, ceux d'entre eux qui ont été nommés antérieurement à la promulgation du présent décret pourront, pendant cinq années à dater de cette promulgation, continuer à faire partie des cadres de leurs corps en conservant tous leurs droits à l'avancement.

Art. 15. — *Les contrôleurs du travail sont spécialement chargés de surveiller l'exécution des prescriptions concernant la réglementation du travail des agents des chemins de fer.*

*Ils sont recrutés par voie de concours, parmi les agents ou anciens agents des services actifs des compagnies ou du réseau de l'État, ayant été commissionnés pendant cinq ans au moins.*

*Ils devront être âgés de vingt-huit ans au moins et de trente-quatre ans au plus dans le cours de l'année où ils seront admis à concourir. Toutefois la limite ci-dessus indiquée sera reculée jusqu'à trente-neuf ans pour les conducteurs des ponts et chaussées et contrôleurs des mines qui, en outre de cinq ans de services comme agents commissionnés dans une compagnie ou un réseau d'État, compteraient au moins cinq années de services à l'État.*

*Les candidats ne seront admis à concourir qu'en vertu d'une décision du Ministre, rendue après examen de leurs titres, par une commission spécialement établie à cet effet.*

*Un arrêté ministériel fixera également les conditions et le programme de l'examen* (Décret du 11 mars 1902, art. 3).

*Les contrôleurs du travail des chemins de fer seront divisés en quatre classes et recevront les traitements ci-après :*

| | |
|---|---|
| *Contrôleur principal du travail des chemins de fer.* | 4.500 |
| Contrôleur de 1re classe | 4.000 |
| — 2e classe | 3.500 |
| — 3e classe | 3.000 |

*Ils ne pourront être élevés à une classe supérieure s'ils ne comptent au moins trois ans de grade dans la classe inférieure* (D. du 11 mars 1902, art. 4).

*Les contrôleurs du travail des chemins de fer sont nommés et promus par le Ministre.*

*Ils sont soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées.*

*Ils ne peuvent être maintenus en fonctions au delà de soixante-cinq ans* (D. du 11 mars 1902, art. 5).

*En cas de besoin, les fonctions de contrôleur du travail des chemins de fer pourront être confiées à des conducteurs des ponts et chaussées ou à des contrôleurs des mines, qui en seraient chargés, soit spécialement, soit à titre accessoire.*

*Les contrôleurs du travail actuellement en fonctions seront maintenus en service avec les attributions nouvelles* (D. 11 mars 1902, art. 6).

Art. 16. — Le directeur du contrôle réunit en comité de réseau, sous sa présidence, pour l'examen des questions intéressant l'ensemble du service, les ingénieurs en chef du contrôle des lignes en exploitation, et, le cas échéant, l'inspecteur général chargé de l'inspection des études et travaux des lignes neuves, ou l'ingénieur en chef adjoint pour ce service au directeur du contrôle.

*Le directeur du contrôle commercial peut assister aux séances du Comité de réseau ou s'y faire représenter par le contrôleur général* (D. 11 décembre 1901, art. 4).

Les inspecteurs des finances, chargés de la vérification des comptes de la compagnie, assistent, avec voix délibérative, aux séances de ce comité.

Un des ingénieurs ordinaires du contrôle remplit les fonctions de secrétaire avec voix consultative.

Le comité présente notamment, chaque année, un rapport sur les résultats de la gestion de la compagnie dans l'exercice précédent et sur le budget de l'exercice suivant.

Art. 17. — Les cadres du personnel des différents services de contrôle, les résidences des fonctionnaires et agents autres que les chefs de service et l'étendue des circonscriptions, la répartition entre les agents des affaires ressortissant à chaque contrôle et les prescriptions concernant l'exécution du service sont fixés par le Ministre des Travaux publics.

Art. 18. — Aucun fonctionnaire ou agent attaché au service du contrôle d'une compagnie ne peut être autorisé à entrer dans cette compagnie, s'il n'a cessé de la contrôler depuis cinq ans au moins.

Aucun fonctionnaire ou agent ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi, s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins.

Art. 19. — Le présent décret n'est pas applicable aux chemins de fer algériens, aux chemins de fer de la Corse, ni aux chemins de fer établis dans l'intérieur de Paris, pour lesquels le Ministre des Travaux publics organise le contrôle par un arrêté spécial.

Art. 20. — Sont abrogées toutes les dispositions antérieures qui seraient contraires au présent décret.

Art. 21. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

## ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 26 OCTOBRE 1895

MODIFIÉ PAR LES ARRÊTÉS DES 16 JANVIER 1896 ET 7 MARS 1899

*Rendu en exécution de l'article 17 du décret du 30 mai 1895 sur l'organisation du Contrôle des chemins de fer*

ARTICLE PREMIER. — Le directeur du contrôle de l'exploitation de chaque réseau dirige et surveille toutes les parties du service.

Il est délégué d'une façon permanente par le Ministre des Travaux publics pour statuer sur les affaires dont la nomenclature suit, lorsque la décision à intervenir ne comporte pas d'autorisation de dépenses :

*a*) Consignes pour les gares, les embranchements et la protection des chantiers, à l'exclusion de celles qui contiennent une dérogation aux règlements;

*b*) Modifications aux tableaux de roulement des mécaniciens et chauffeurs en cours de service, en dehors des revisions générales et périodiques de la marche des trains;

*c*) Trains de reconnaissance et de réception sur les lignes en construction;

*d*) Trains de ballast et trains de service sur les lignes en exploitation;

*d'*) Trains spéciaux (d'excursion, de plaisir, de pèlerinage, etc.);

*e*) Conservation des repères;

*f*) Embranchements particuliers, approbation des projets, récolement des travaux et homologation des traités d'exploitation, sauf dans le cas où il y aurait désaccord entre la compagnie et les intéressés et dans le cas où l'affaire devrait être portée devant la Commission mixte des travaux publics;

*g*) Entretien et surveillance des barrières, clôtures, haies vives, fossés, talus et plantations;

*h*) Vœux, plaintes et réclamations relatives à des installations secondaires dans les gares (écoulement des eaux, etc.), à l'exception de celles sur lesquelles les préfets sont consultés ou qui doivent être autorisés par les préfets;

*i*) Prolongation accidentelle des délais de validité des billets d'aller et retour, de bains de mer et d'excursion régulièrement homologuées; réductions de prix proposées pour les trains spéciaux;

*j*) Exécution immédiate par les compagnies, sous réserve des décisions ministérielles à intervenir, des travaux dont l'urgence est reconnue par le contrôle.

Le directeur du contrôle de l'exploitation adresse, le 5 de chaque mois, au Ministre un état sommaire des décisions prises ou des adhésions données par lui dans le mois précédent.

ART. 2. — Abstraction faite de la construction des lignes neuves, la répartition normale des affaires entre les chefs de service du con-

trôle s'effectue conformément au tableau annexé au présent arrêté.

Toutefois le directeur conserve la faculté de consulter tout chef de service du contrôle sur les affaires qui lui paraîtraient motiver l'intervention de ce dernier, quand même elles ne rentreraient pas dans ses attributions habituelles.

Il désigne également le chef de service appelé à remplir les fonctions de rapporteur auprès du comité du réseau.

Art. 3. — Les ingénieurs en chef du contrôle et le *contrôleur général*[1] sont délégués d'une manière permanente, par le directeur pour traiter et transmettre directement au Ministre les affaires énumérées aux articles suivants.

Ils adressent, le 5 de chaque mois, au directeur du contrôle[2], un état sommaire des affaires qu'ils ont traitées par délégation dans le mois précédent.

Cette délégation cesserait d'avoir son effet dans le cas où, l'affaire intéressant plusieurs services, les chefs de service ne se seraient pas mis d'accord.

Art. 4. — L'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments est délégué pour les affaires ci-après :

*a*) Projets, décomptes et récolements de tous les travaux dont la dépense totale prévue ne dépasse pas 50.000 francs, à l'exclusion de ceux qui s'appliquent à tout le réseau et de ceux qui comportent des dispositions nouvelles ou intéressant la sécurité;

*b*) Chemins d'accès des gares;

*c*) Etablissement des passages à niveau;

*d*) Déclassement de parcelles du domaine public; aliénation, remise aux domaines et aux compagnies;

*e*) Servitudes légales des riverains, alignements, établissement, sur ou sous la voie, de conduites, canalisations et toutes installations à l'usage des tiers;

*f*) Réception, récolement et vérification des décomptes des travaux exécutés pour le service du Ministère de la Guerre, à l'exception des travaux d'aménagement du matériel roulant;

*g*) Contraventions aux règlements de la compagnie concernant le service de la voie; suites judiciaires y relatives.

Art. 5. — L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique est délégué pour les affaires ci-après :

*a*) Classification et réglementation des passages à niveau;

*b*) Boîtes de secours;

*c*) Réception, récolement et vérification des décomptes des travaux d'aménagement du matériel roulant pour le service du Ministère de la Guerre;

[1] Depuis le décret du 11 décembre 1901, les contrôleurs généraux ne doivent être considérés comme délégués par le directeur du contrôle technique que pour les affaires figurant aux §§ *c* et *d* de l'art. 6 de l'arrêté du 26 octobre 1895.

[2] Ou au directeur du contrôle commercial.

*d*) Modifications partielles au service d'hiver et d'été de la marche des trains, à l'exclusion de celles qui intéressent un autre réseau; lorsque ces modifications porteront sur le service des voyageurs, le contrôle de l'exploitation commerciale sera nécessairement consulté;

*f*) Accidents de toute nature, à l'exclusion des déraillements en pleine voie et collisions de trains;

*g*) Contravention aux règlements de la compagnie concernant l'exploitation et la traction; suites judiciaires y relatives;

*h*) Réclamations et plaintes des particuliers au sujet des retards de trains, de correspondances de trains, du service des agents de l'exploitation et de la traction, en tout ce qui ne concerne pas le contrôle commercial.

Art. 6. — Le contrôleur général est délégué pour les affaires ci-après :

*a*) Additions de parcours dans les tarifs de billets d'aller et retour, de bains de mer, d'excursions, etc., lorsque les conditions d'application de ces tarifs ne sont pas modifiées;

*b*) Traités de correspondance, de réexpédition, de factage, de camionnage, d'omnibus, etc.:

*c*) Police des gares et cours de gares, autorisation de vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers, établissement des buffets ou autres industries dans les stations;

*d*) Pétitions ou propositions relatives à des changements de dénomination des gares et haltes;

*e*) Réclamations et plaintes des particuliers au sujet des avaries, retards, détaxes, etc., du service des agents et correspondants de la compagnie au point de vue commercial.

Art. 7. — Chacun des chefs de service du contrôle est chargé, en ce qui concerne son service, de la vérification des frais de déplacement et de tournées des fonctionnaires et agents placés sous ses ordres, ainsi que de l'envoi au préfet ou à l'Administration des états qui s'y rapportent.

Les frais de repas et de découcher des commissaires de surveillance administrative sont réglés[1] dans la même forme par le directeur du contrôle sur la proposition des chefs de service.

Toutefois, dans le cas où les maxima fixés par les instructions en vigueur seraient dépassés, les propositions devront être adressées au Ministre par l'intermédiaire des directeurs.

Art. 8. — Chaque chef de service prépare les feuilles signalétiques du personnel placé sous ses ordres et les propositions à faire en sa faveur et les transmet au directeur.

Celles qui concernent les commissaires de surveillance admi-

[1] Ces frais sont aujourd'hui réglés par les ingénieurs en chef du service ordinaire dans les départements et transmis à l'Administration par les directeurs du contrôle technique et le directeur du contrôle commercial.

nistrative sont arrêtées en conférence au 1er degré, par les ingénieurs et les inspecteurs ; au 2e degré, par les ingénieurs en chef et le contrôleur général ; ce dernier les transmet au directeur du contrôle [1].

Les propositions d'avancement en faveur des commissaires de surveillance administrative de 1re classe reconnus aptes à remplir les fonctions d'inspecteur particulier sont présentées par le contrôle commercial.

Art. 9. — Lorsqu'un ingénieur en chef est adjoint au directeur du contrôle pour l'inspection des études et travaux des lignes nouvelles, cet ingénieur en chef est autorisé à signer ses rapports.

S'il les adopte, le directeur peut se borner à les transmettre à l'Administration avec son visa ; ils peuvent être soumis, sous cette forme, au conseil général des ponts et chaussées.

Dans le cas contraire, le directeur y substitue ses propres rapports.

Art. 10. — Indépendamment des attributions qui lui sont conférées par l'article 7 du décret du 30 mai 1895, l'ingénieur en chef et les ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation technique sont chargés des questions d'ordre général relatives aux caisses de retraite, de prévoyance, de secours [2], etc., et de toutes celles qui intéressent l'organisation du personnel de la compagnie.

Art. 11. — Les attributions du contrôle de l'exploitation commerciale, telles qu'elles sont définies par l'article 8 du décret du 30 mai 1895, sont réparties ainsi qu'il suit entre les fonctionnaires de ce service :

Le contrôleur général est chargé :

De la surveillance générale du service ;

De l'étude et de l'application des tarifs et des frais accessoires ; des vœux et réclamations y relatifs ;

De toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, le trafic international ou la concurrence des autres voies de transport ;

Des traités de répartition de trafic ;

De la police des gares et des cours des gares, autorisation de vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers, établissement et surveillance des buffets et autres industries dans les stations ;

Des questions de publicité ;

Des questions de délivrance et d'utilisation des permis de circulation, des bons de réduction et des billets de place.

Le contrôleur général traite et renvoie aux préfets les affaires de son service sur lesquelles ces magistrats sont appelés à statuer, aux termes de la loi du 15 juillet 1845 et des règlements en vigueur.

[1] Aujourd'hui, au directeur du contrôle commercial.

[2] Attributions conférées à l'ingénieur en chef du Contrôle du travail par l'arrêté du 15 avril 1902.

Il donne son avis sur les règlements de la compagnie, dont les dispositions se rapportent à des questions de sa compétence.

Il constate le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation et présente, en fin d'exercice, le rapport annuel sur la gestion financière et commerciale du réseau.

Il est chargé de l'examen des budgets de la compagnie et de la vérification de la comptabilité ne rentrant pas dans les attributions des autres services du contrôle ; il donne son avis sur les émissions d'obligations et sur les questions de garantie d'intérêts et de partage des bénéfices avec l'État.

Il peut être convoqué [1] ou demander à être entendu par le comité consultatif des chemins de fer pour les affaires de son service.

L'inspecteur principal est chargé d'un arrondissement comme les autres inspecteurs, et a pour mission de traiter, en sus des affaires de son arrondissement, les questions d'ordre général.

Les dispositions du paragraphe précédent s'appliqueront aux inspecteurs principaux actuellement en fonctions.

Art. 12. — Les ingénieurs en chef des services de port de mer sont consultés sur les tarifs commerciaux qui intéressent les transports à destination ou en provenance des ports dépendant de leur service ; ceux des services de navigation, sur les tarifs qui peuvent être de nature à influer sur le trafic des voies navigables situées dans leur circonscription, et ceux des mines chargés d'un arrondissement de service ordinaire, sur les tarifs qui intéressent le transport des produits miniers de leur région.

L'inspecteur général provoque l'avis de ces divers fonctionnaires. Le contrôleur général résume ensuite l'instruction dans un rapport ou avis d'ensemble qu'il transmet, avec le dossier de l'affaire, à l'inspecteur général [2].

Art. 13. — Les chefs de service du contrôle traitent directement avec les chefs de service de la compagnie toutes les affaires qui n'exigent pas l'intervention personnelle des directeurs de contrôle auprès du directeur de la compagnie.

Art. 14. — Les fonctionnaires et agents du contrôle doivent faire de fréquentes tournées et se conformer, pour leur exécution, aux règles suivantes, sous la surveillance de leurs chefs hiérarchiques.

Le directeur du contrôle inspecte une fois au moins par an les principales entreprises de travaux en cours d'exécution et les principales gares du réseau.

Il fait, à des dates indéterminées, des tournées pour vérifier, sur place, le fonctionnement de l'exploitation du chemin de fer et le service des agents du contrôle.

[1] Il peut être également délégué par le directeur du contrôle commercial pour assister aux séances du comité.

[2] Aujourd'hui, au directeur du contrôle commercial.

Les ingénieurs en chef et le contrôleur général visitent au moins une fois par an les principales lignes et gares du réseau.

Les ingénieurs ordinaires et les inspecteurs de l'exploitation commerciale visitent une fois au moins par trimestre les lignes de quelque importance et une fois au moins par semestre toutes les lignes de leur arrondissement.

Les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines visitent au moins une fois par mois toutes les lignes de leur subdivision.

Les contrôleurs du travail doivent fréquemment accompagner les mécaniciens sur leurs machines et visiter, autant que possible, une fois par an, les dépôts et ateliers du réseau ainsi que les dortoirs et réfectoires y attenant.

Les commissaires de surveillance administrative visitent toute leur circonscription une fois au moins par mois.

Art. 15. — Les contrôleurs comptables sont répartis dans chacun des services du contrôle de la voie et des bâtiments, du contrôle de l'exploitation technique et du contrôle de l'exploitation commerciale, aussi bien dans les services centraux que dans les services locaux; ils sont sous les ordres des chefs de service, qui les mettent au besoin à la disposition des ingénieurs et inspecteurs.

Un contrôleur comptable est spécialement attaché à chacun des chefs de service.

Ils doivent vérifier sur place et à l'improviste, dans les bureaux, la comptabilité de tous les services des compagnies, pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes, et surtout toujours rapprocher le fait comptable de l'opération comptable à laquelle il a donné lieu.

Chaque mois, les contrôleurs comptables se rendent dans l'un des bureaux de la compagnie placés sous leur surveillance. Ils examinent les livres ou pièces de dépenses ou de recettes en vue de rechercher et de constater la nature et l'utilité des opérations faites dans le mois écoulé. Ils en rendent compte dans un rapport ou procès-verbal qui est transmis au Ministre par le chef de service.

Ils sont chargés, sous la direction de leurs chefs hiérarchiques, de réunir et de tenir à jour les renseignements nécessaires pour se rendre compte :

1° De l'organisation adoptée par la compagnie en vue d'assurer les services de construction, d'exploitation et de traction, soit dans les bureaux de l'Administration centrale, soit dans les gares, les trains, les dépôts, les remises, les magasins, les ateliers, etc. ;

2° De l'importance et des variations du personnel attaché à ces différents services ;

3° Des règles et usages adoptés par la compagnie en matière de comptabilité.

Ils ont, en outre, pour mission :

De contrôler les inventaires de matériel de toute espèce, de renseigner leurs chefs hiérarchiques sur l'importance des travaux exécutés, de constater, au moyen d'épreuves sur les registres tenus par les agents de tous grades, si la comptabilité est régulièrement tenue, si l'imputation donnée par la compagnie aux recettes et dépenses en cours est conforme aux prévisions budgétaires et aux autorisations ministérielles;

De vérifier les estimations, décomptes et renseignements statistiques fournis par la compagnie.

Des contrôleurs comptables peuvent être mis à la disposition du Ministre des Finances.

Art. 16. — Les contrôleurs du travail sont répartis dans les services du contrôle de l'exploitation technique, aussi bien dans les services centraux que dans les services locaux.

Ils sont chargés de réunir et de tenir à jour tous les renseignements nécessaires pour se rendre compte :

1° De l'organisation adoptée par la compagnie afin d'assurer les services de la traction ;

2° De l'importance et des variations du personnel attaché à ces services.

Ils visitent les gares, les dépôts, les magasins, les remises, les ateliers de la compagnie, etc.

Ils doivent :

1° Constater si le service des agents est organisé et affiché dans les gares, stations et haltes, les cabines et postes d'aiguilleurs et les dépôts ;

2° Vérifier dans leurs tournées, en s'aidant des roulements, bulletins de traction, journaux des conducteurs de trains, registres des retards, si le travail des agents s'effectue conformément à l'organisation arrêtée et si la marche des trains est régulière.

Ils fournissent un relevé de leurs vérifications et signalent les infractions aux prescriptions réglementaires sur le travail des agents des Compagnies, comme sur toutes les questions pouvant intéresser particulièrement la sécurité des voyageurs et l'entretien du matériel roulant.

Ils en rendent compte dans un rapport ou procès-verbal qui constitue la base de l'instruction au premier degré.

Art. 17. — En dehors du traitement, il est accordé au personnel du contrôle de l'exploitation commerciale, pour frais de tournées, loyer, frais de bureau et divers, une indemnité annuelle, payée par douzièmes et fixée comme il suit :

| | |
|---|---|
| Contrôleurs généraux..... | 4.000 francs |
| Inspecteurs principaux..... | 2.000 — |
| Inspecteurs particuliers..... | 1.500 — |

Par mesure transitoire, les inspecteurs principaux en fonctions continueront à toucher l'indemnité de 4.000 francs qui leur est actuellement allouée.

Art. 18. — Les contrôleurs comptables et les contrôleurs du travail reçoivent des indemnités de frais de découcher, de déplacement et de changement de résidence, calculées d'après le taux des indemnités analogues allouées aux conducteurs des ponts et chaussées.

Les commissaires de surveillance reçoivent, dans les mêmes conditions, des indemnités de frais de repas et de découcher.

Art. 19. — Les contrôleurs généraux comme les inspecteurs de l'exploitation commerciale ne peuvent être maintenus en fonctions, après soixante-cinq ans révolus.

Art. 20. — Le présent arrêté abroge et remplace ceux du 20 juillet 1886, du 20 mai et du 20 juin 1893.

Sont rapportées toutes les dispositions des arrêtés, circulaires et instructions qui seraient contraires audit arrêté.

**Tableau indiquant la répartition des principales affaires entre les chefs de service du contrôle (Annexé à l'arrêté ministériel précité).**

PERSONNEL DU CONTROLE

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Frais de repas et de découchers, notes signalétiques, propositions d'avancement, congés, indemnités d'intérim, secours : des ingénieurs, agents du contrôle de la voie et des bâtiments, et des commissaires de surveillance administrative ; — Inspection des bureaux des ingénieurs du contrôle de la voie et des bâtiments. — Correspondance avec les ingénieurs en chef accrédités auprès du Ministre de la Guerre.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Frais de repas et de découchers, notes signalétiques, propositions d'avancement, congés, indemnités d'intérim, secours : des ingénieurs, agents du contrôle de l'exploitation technique et des commissaires de surveillance administrative ; — Inspection des bureaux des ingénieurs du contrôle de l'exploitation technique.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Frais de repas et de découchers, notes signalétiques, propositions d'avancement, congés, indemnités d'intérim, secours : des inspecteurs de l'exploitation commerciale et des commissaires de surveillance administrative ; — Inspection des bureaux des inspecteurs de l'exploitation commerciale et des commissaires de surveillance administrative.

PERSONNEL DE LA COMPAGNIE

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Organisation du personnel de la voie et des bâtiments.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Organisation générale du

personnel de la compagnie; — Caisse de retraites, de prévoyance, de secours, etc.; — Assermentation des agents; — Réclamations des agents contre la compagnie.

*Contrôle du travail :* Réglementation du travail des agents des divers services; — Hygiène et sécurité des travailleurs dans l'enceinte des chemins de fer; — Réclamations des agents contre les compagnies; — Caisses de retraites, de prévoyance, de secours, etc. (Décret du 11 mars 1902 et arrêté du 15 avril 1902.)

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Organisation du personnel chargé du service commercial.

OUVERTURE DE LIGNES

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Réception. — Reconnaissance des travaux; — Travaux de parachèvement.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Réception.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Réception.

ENTRETIEN ET SURVEILLANCE

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Surveillance de l'entretien; du renouvellement et des consolidations de la voie; — Surveillance de l'établissement et de l'entretien des appareils de voie, signaux et autres engins de sécurité; — Conservation des repères, barrières, chemins d'accès des gares, clôtures, haies vives.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Etude et application des règlements relatifs à l'exploitation; — Service des salles d'attente, des quais, des gares; — Contrôle de l'appel des voyageurs dans les salles, les voitures, etc., etc.; — Surveillance des boîtes et appareils de secours dans les gares et dans les trains; — Consignes pour les manœuvres; consignes pour les gares et la protection des chantiers sur la voie; — Tableaux d'enclenchements des leviers, des cabines et postes d'aiguilleurs; — Surveillance du fonctionnement et de la manœuvre des signaux et autres engins de sécurité. — Surveillance de l'entretien du matériel roulant; — Réception du matériel; — Epreuves des chaudières; — Autorisation des machines; — Evaluation du matériel roulant.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Surveillance générale du service commercial; — Police des gares et des cours des gares. Stationnement des voitures.

PASSAGES A NIVEAU

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Toutes questions relatives à l'établissement et à l'entretien des passages à niveau.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Classification, réglementation et gardiennage des passages à niveau.

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Projets et traités d'embranchements particuliers.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Projet des embranchements particuliers en ce qui concerne les mesures de sécurité et les consignes d'exploitation.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Traités relatifs aux embranchements particuliers, en ce qui concerne les taxes à percevoir.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Projets de traversée des lignes d'intérêt général, des gares communes et installations de transbordement.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Mêmes projets que ci-contre, en ce qui touche la sécurité de l'exploitation sur les lignes d'intérêt général.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Examen des lignes projetées au point de vue de la concurrence avec les lignes existantes et des détournements possibles du trafic ; — Instruction des tarifs dans les cas prévus par les articles 5 et 33 de la loi du 11 juin 1880.

TRAVAUX NEUFS

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Projet de pose de seconde voie, de garage et de jonctions de secours en pleine voie, etc.; — Projet d'extension et de modification des gares, stations, haltes et points d'arrêt ; — Projets d'établissement de signaux et autres appareils de sécurité, au point de vue de la dépense et de l'imputation ; — Projets d'installation dans les gares des appareils destinés à assurer le chauffage et l'éclairage des trains.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Etude des systèmes divers de signaux, d'appareils de sécurité, d'intercommunication de chauffage et d'éclairage ; — Freins, attelages, bandages, essieux, etc.; — Projets d'extension et de modification des gares, stations, haltes, points d'arrêt, etc., en ce qui concerne les signaux, appareils de sécurité et installations de traction ; — Projets d'acquisition et de modifications du matériel roulant, des appareils d'intercommunication, de freinage, d'éclairage et de chauffage installés dans le matériel roulant.

*Contrôle du travail :* Projets de construction, d'extension et de modification des corps de garde, dortoirs et réfectoires des agents en ce qui concerne les dispositions relatives à l'hygiène. (Arrêté du 15 avril 1902.)

TRAVAUX EXÉCUTÉS POUR LE SERVICE DE LA GUERRE

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Réception, récolement et

vérification de décomptes des travaux d'aménagement du matériel fixe pour le service de la guerre.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Réception, récolement et vérification de décomptes des travaux d'aménagement du matériel roulant pour le service de la guerre.

AFFAIRES DIVERSES

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Occupation de terrains; aliénations; — Remise aux Domaines; — Servitudes légales des riverains; — Alignements; — Etablissements sur ou sous la voie de conduites, canalisations et toutes installations à l'usage des tiers.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Autorisations de vente de livres, journaux, comestibles, objets divers, etc.; — Etablissement de buffets et autres industries dans les stations (art. 66 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846); — Questions de publicité, de délivrance et d'utilisation des permis de circulation, de bons de réduction et des billets de place.

MARCHE DES TRAINS

*Contrôle de l'exploitation technique :* Horaires, graphiques, etc. — Trains spéciaux, extraordinaires, de ballast, etc.; — Correspondance entre les trains, délais d'attente, déclenchements en marche; — Composition des trains; — Retards.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Marche des trains au point de vue commercial.

TRANSPORTS

*Contrôle de l'exploitation technique :* Transport de matières infectes ou dangereuses au point de vue de la salubrité et de la sécurité; — Transport de matières altérables dans des conditions spéciales.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Etude et application des tarifs et des frais accessoires: étude de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, le trafic international ou la concurrence des autres voies de transport; — Traités de répartition du trafic; — Traités avec les correspondants de chemins de fer.

ACCIDENTS

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Eboulements, inondations, altérations du profil de la voie, des ouvrages d'art, etc.; — Déraillements et détresses dus à la voie; — Suites judiciaires.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Collisions, chocs, déraillements, non-observation des signaux, inobservation des règlements, incendies causés par les machines, incendies spontanés; — Accidents de personnes pendant la marche des trains, dans les manœuvres

et dans la manipulation des colis; — Détresses dues au matériel roulant; — Suites judiciaires.

CONTRAVENTIONS ET DÉLITS

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Contraventions de grande voirie; — Suites judiciaires; — Recours en grâce.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Contraventions aux lois et règlements sur l'exploitation et sur les appareils à vapeur; — Suites judiciaires; — Recours en grâce.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Délits de droit commun : vols, fraudes, voyageurs sans billet, prolongements de parcours, fausses déclarations de marchandises; — Suites judiciaires; — Recours en grâce.

VŒUX. — RÉCLAMATIONS. — PLAINTES

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Demandes de haltes, gares, passages à niveau, etc.; — Modification des dispositions des gares; — Installation de water-closets, etc.; — Ecoulement des eaux, etc.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Modification du régime des passages à niveau publics ou particuliers; — Marche des trains, disposition des voitures et tout ce qui concerne l'exploitation; — Plaintes contre les agents de la compagnie, gardes-barrières, facteurs, etc.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Demandes de haltes, gares, de changement de dénomination de gares et de haltes; — Modifications aux dispositions des gares intéressant le service commercial; — Modifications des tarifs et de la nature du trafic accepté dans les gares; — Plaintes au sujet des avaries, retards, détaxes, etc., du service des agents et correspondants de la compagnie au point de vue du service commercial.

STATISTIQUE ET RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

*Contrôle de la voie et des bâtiments :* Statistique des enclenchements; — Cloches électriques, etc., et appareils de sécurité dépendant de la voie; — Rapports trimestriels sur la voie et les travaux; — Rapports aux conseils généraux; — Examen de la comptabilité et des budgets de la compagnie.

*Contrôle de l'exploitation technique :* Statistique du matériel roulant, des freins, de l'intercommunication, etc.; — Statistique des appareils à vapeur; — Statistique des accidents; — Rapports trimestriels sur l'exploitation; — Examen de la comptabilité et des budgets de la compagnie.

*Contrôle de l'exploitation commerciale :* Mouvement de la circulation; — Dépenses et recettes de l'exploitation; — Trafic; — Emission d'obligations; — Questions de garanties d'intérêt et de partage de bénéfices avec l'État; — Examen de la comptabilité et des budgets de la compagnie.

## CAHIER DES CHARGES[1] DE LA CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

### Titre I. — Tracé et construction

Article premier. — La concession comprend les lignes suivantes :.....

. . . . . .

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de et achevés dans les délais ci-après fixés, savoir :.....

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'Administration supérieure ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du Ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'Administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer, aux projets approuvés, les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de 1/10000 ;

2° Un profil en long à l'échelle de 1/5000 pour les longueurs, et de 1/1000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

[1] Ce cahier des charges a été arrêté, en 1857, pour les réseaux du Nord, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, et, en 1859, pour les réseaux de l'Est et de l'Ouest.

*a*) Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

*b*) La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

*c*) La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celles des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages, soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long : le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les souterrains seront exécutés immédiatement pour deux voies : les autres ouvrages d'art et les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement. Toutefois les grands ponts et les viaducs devront être fondés pour deux voies, lorsque l'Administration le jugera nécessaire.

La compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'Administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises, de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de 0m,50 de largeur.

La compagnie établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'Administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des

courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 350 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 10 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer, aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent, les modifications qui lui paraitraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement de gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'Administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'Administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'Administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin

vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4m.30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m.80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m.50 au moins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'Administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4m.80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4m,50.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés, à leur niveau, par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45 degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'Administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration les projets types de ces barrières.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des rampes et pentes sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes nationales ou départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux. L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle relative à l'angle du croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à

ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et 4m,50 sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'Administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16 *bis*. — Les articles 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 ci-dessus, relatifs aux conditions d'établissement du chemin de fer, ne s'appliquent pas aux voies, travaux et ouvrages d'art des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction, et pour lesquelles les dispositions des projets approuvés sont maintenues.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour les mêmes lignes.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'Administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes, dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture, dont le mode et la disposition seront autorisés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc.; et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'interieur de la min

à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail, les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'Administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur séries de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur séries de prix, est, dans tous les cas, formellement interdit[1].

Le contrôle et la surveillance de l'Administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance, et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'Administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après

[1] Quelques cahiers comportent la rédaction suivante :

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur soit pour l'exécution des terrassements et ouvrages d'art, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections de ce chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

déterminées. Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'Administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui ont été exécutés; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

## Titre II. — Entretien et exploitation

Art. 30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'Administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles, et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces, munies de rideaux;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux et auront des banquettes rembourrées;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier.

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'Administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plateformes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures et wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état

Art. 33. — Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendront ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le Ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et

de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — Pour ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'Administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

## Titre III. — Durée [1], rachat [2] et déchéance de la concession

Art. 35. — La durée de la concession pour les différentes lignes mentionnées à l'article premier du présent cahier des charges commencera à courir à partir de la date du décret qui approuve la concession. Elle prendra fin le.....

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de

[1] Cette durée a été généralement fixée à 99 ans ; en ce qui concerne les lignes nouvellement concédées aux grandes compagnies, leur concession prend fin le même jour que l'ensemble des lignes de la compagnie considérée.

[2] Chacune des grandes compagnies est également soumise aux clauses additionnelles résultant des conventions successivement passées avec l'Etat, particulièrement celles du 20 novembre 1883.

tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Dans tous les cas où il serait fait concession à la compagnie de nouvelles lignes de chemins de fer, si le gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de..., qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au Trésor public [1].

Art. 39. — Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les div rses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au

[1] Les compagnies déjà constituées sont dispensées de tout cautionnement pour concession de lignes nouvelles.

moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

Art. 40. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

## Titre IV. — Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

| TARIF | PRIX de péage | PRIX de transport | PRIX totaux |
|---|---|---|---|
| **1° Par tête et par kilomètre** | | | |
| *Grande vitesse* | fr. | fr. | fr. |
| Voyageurs — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces. (1re classe).. | 0.067 | 0.033 | 0.100 |
| Voyageurs — Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe ..... | 0.050 | 0.025 | 0.075 |
| Voyageurs — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)..... | 0.037 | 0.018 | 0.055 |
| Enfants.... — Au-dessous de 3 ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent..... | » | » | » |
| Enfants.... — De 3 ans à 7 ans, ils payent demi-place, et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur..... | » | » | » |
| Enfants.... — Au-dessus de 7 ans ils payent place entière..... | » | » | » |
| Chiens transportés dans les trains de voyageurs (*Sans que la perception puisse être inférieure à* 0f,30)..... | 0.010 | 0.005 | 0.015 |
| *Petite vitesse* | | | |
| Bœufs, — vaches, taureaux, — chevaux, — mulets, — bêtes de trait..... | 0.07 | 0.03 | 0.10 |
| Veaux et porcs..... | 0.025 | 0.015 | 0.04 |
| Moutons, — brebis, — agneaux, — chèvres.. | 0.01 | 0.01 | 0.02 |
| (Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.) | | | |
| **2° Par tonne et par kilomètre** | | | |
| *Marchandises transportées à grande vitesse* | | | |
| Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs..... | 0.20 | 0.16 | 0.36 |
| *Marchandises transportées à petite vitesse* | | | |
| *Première classe.* — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes..... | 0.09 | 0.07 | 0.16 |

| TARIF (*suite*) | PRIX de péage | PRIX de transport | PRIX totaux |
|---|---|---|---|
| **2° Par tonne et par kilomètre** | | | |
| *Marchandises transportées à petite vitesse* | | | |
| *Deuxième classe.* — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde.* — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées ..... | 0.08 | 0.06 | 0.14 |
| *Troisième classe.* — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que ceux de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises..... | 0.06 | 0.04 | 0.10 |
| *Quatrième classe* — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs. .... | 0.045 | 0.035 | 0.08 |
| Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs..... | 0.03 | 0.02 | 0.05 |
| Au-delà de 300 km. | 0.025 | 0.015 | 0.04 |
| **3° Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse** | | | |
| *Par pièce et par kilomètre* | | | |
| Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 ton. | 0.09 | 0.06 | 0.15 |
| Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 ton. | 0.12 | 0.08 | 0.20 |
| Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)..... | 1.80 | 1.20 | 3 » |
| Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)..... | 2.25 | 1.50 | 3.75 |
| Tender de 7 à 10 tonnes..... | 0.90 | 0.60 | 1.50 |
| Tender de plus de 10 tonnes..... | 1.35 | 0.90 | 2.25 |
| (Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.) | | | |

| TARIF (*Suite*) | PRIX de péage | PRIX de transport | PRIX totaux |
|---|---|---|---|
| Voitures à deux ou quatres roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur... | 0.15 | 0.10 | 0.25 |
| Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc..... | 0.18 | 0.14 | 0.32 |
| (Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois, dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.) | | | |
| Voiture de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide..... | 0.12 | 0.08 | 0.20 |
| Les voitures, lorsqu'elles seront chargées paieront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre..... | 0.08 | 0.06 | 0.14 |
| **4° Service des pompes funèbres et transport des cercueils** | | | |
| *Grande vitesse* | | | |
| Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée, aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes..... | 0.36 | 0.28 | 0.64 |
| Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de..... | 0.18 | 0.12 | 0.30 |
| Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express, dans une voiture spéciale, sera soumis au tarif de..... | 0.60 | 0.40 | 1 » |

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'au prix fixé pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0 fr. 40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur d..., à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0 fr. 07 par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'Administration fixera, sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie ; mais elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser à transporter les

masses indivisibles pesant de 3.000 à 5.000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages, pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes, d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient, ensemble ou isolément, plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de

trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an au moins pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'Administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés, demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la

remise toutefois l'Administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'Administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'Administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 52. — La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires, de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. — A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de

la loi du 15 juillet 1845[1], de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'Administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le chemin de fer.

## Titre V. — Stipulations relatives à divers services publics

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance des chemins de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie ;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

[1] Il s'agit ici non de la loi sur la police des chemins de fer, mais de la loi relative au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, qui porte la même date.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'Administration des postes quinze jours à l'avance ;

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement, chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition de l'Administration des postes pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne ;

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi sont réglés par le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Postes, la compagnie entendue ;

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra pas excéder 0 fr. 75 par kilomètre parcouru par la première voiture, et 0 fr. 25 pour chaque voiture en sus de la première ;

6° La compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises ;

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance ;

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'Administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'Administration et la compagnie ;

9° L'Administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des Travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes, chargement compris. L'Administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales ; toutefois l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie ;

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation ;

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'Administration des postes, ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris ; l'Administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la com-

pagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure;

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris, par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne porte pas de voiture de deuxième classe;

13° La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'Administration des postes, un emplacement sur lequel l'Administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris;

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts;

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'Administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie;

16° L'Administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations;

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées par le Ministre de l'Intérieur et par le Ministre des Travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'Administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'Administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs comparti-

ments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 0 fr. 20 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'Administration pour être transférés dans les établissements d éducation.

Art. 58. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'Administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le Ministre des Travaux publics, agissant de concert avec le Ministre des Postes et Télégraphes d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du Ministre des Postes et Télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

## Titre VI. — Clauses diverses

Art. 59. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la compagnie.

Art. 60. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer, objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdites compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la compagnie, la redevance à payer à ladite compagnie sera réglée d'un commun accord entre

les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le Ministre, les deux compagnies entendues.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 0/0 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 0/0;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 0/0;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 0/0.

La compagnie sera tenue, si l'Administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

Art. 62. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement : à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

La compagnie pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'Administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre, en tout ou en partie, leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguille et des barrières des embranchements autorisés par l'Administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'Administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0 fr. 12 par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, 0 fr. 04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre,

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'Administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3.500 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 63. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803 [1].

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés

[1] Loi relative à la contribution des canaux de navigation :

Art. 1er. — Tous les canaux de navigation qui seront faits à l'avenir, soit aux frais du domaine public, soit aux dépens des particuliers, ne seront taxés à la contribution foncière qu'en raison du terrain qu'ils occupent, comme terre de première qualité.

par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé [1]. Toutefois cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie déposera au Trésor public une somme de..... francs, en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement [2].

Art. 69. — La compagnie devra faire élection de domicile à ...

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'Administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département de , sauf recours au Conseil d'État.

Art 71. — Le présent cahier des charges, la convention du... et les actes passés ou à passer en exécution des articles... de ladite convention, ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

[1] Aux termes des conventions du 11 juin 1859 cette somme peut être élevée à 150 francs par décret rendu en Conseil d'État, la compagnie préalablement entendue.

[2] Les concessions nouvelles accordées aux compagnies en exercice ne sont pas soumises au cautionnement.

## CONDITIONS GÉNÉRALES A OBSERVER

*Pour l'étude et la construction des chemins de fer de l'Etat*

(Extrait du cahier des charges.)

Article premier (correspondant à l'art. 6 du cahier des charges). — L'Administration décidera, pour chaque cas particulier, si les acquisitions de terrains doivent être faites pour une ou pour deux voies.

Il en sera de même pour les terrassements et les ouvrages d'art.

Art. 2 (correspondant à l'art. 8 du cahier des charges). — Le rayon de courbure des raccordements entre les alignements ne pourra être inférieur à ... mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Toutefois, cette longueur de 100 mètres pourra être réduite dans une certaine mesure lorsqu'on appliquera les raccordements paraboliques.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à ... millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités se succédant en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Toutefois, cette longueur de 100 mètres pourra être réduite dans une certaine mesure, lorsqu'on appliquera les raccordements paraboliques.

Les déclivites correspondant aux courbes devront être réduites autant que faire se pourra.

Les ingénieurs auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui leur paraîtraient utiles.

Art. 3 (correspondant à l'art. 9 du cahier des charges). — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares conformément aux décisions qui seront prises par l'Administration.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs, des haltes et des gares de marchandises seront également déterminés par l'Administration après l'enquête spéciale prescrite par la circulaire ministérielle du 25 janvier 1854.

Art. 4 (correspondant à l'art. 11 du cahier des charges). — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'Administration, en tenant compte des circonstances

locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5m,00) pour un chemin vicinal de grande communication et à quatre mètres (4m,00) pour un simple chemin vicinal.

Toutefois, sauf les cas exceptionnels, l'ouverture des passages ne sera pas supérieure à la largeur fixée par l'arrêté de classement de la route ou du chemin.

Pour les ponts sous rails de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de (8m,00 . La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m,80).

Sur les lignes ou sections pour lesquelles les ouvrages d'art ne sont exécutés que pour une seule voie, la largeur des ponts sous rails entre les parapets sera de quatre mètres cinquante centimètres (4m,50) au moins.

Des refuges seront établis lorsque la longueur ou la disposition des ouvrages le rendront nécessaire.

Art. 5 (correspondant à l'art. 12 du cahier des charges). — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée par l'Administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5m,00) pour un chemin vicinal de grande communication et à quatre mètres (4m,00) pour un simple chemin vicinal.

Toutefois, sauf les cas exceptionnels, la largeur entre parapets ne sera pas supérieure à celle fixée par l'arrêté de classement de la route ou du chemin.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8m,00) et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4m,80) au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles les ouvrages d'art ne sont exécutés que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de quatre mètres cinquante centimètres (4m,50).

Des refuges seront établis dans les culées lorsque la longueur ou la disposition des ouvrages le rendront nécessaire.

Art. 6 (correspondant à l'art. 13 du cahier des charges). — Dans le cas où des routes nationales ou départementales ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, ce croisement ne pourra s'effectuer sous un angle moindre que 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera en outre, établi une maison de garde, à moins que l'Administration n'en décide autrement.

Art. 7 (correspondant à l'art. 14 du cahier des charges). — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres (0m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales et cinq centimètres (0m,05) pour les chemins vicinaux. L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Aux abords des passages à niveau et sur une longueur d'au-moins dix mètres (10m,00) de chaque côté des barrières, l'inclinaison des pentes ou rampes ne dépassera pas deux centimètres (0m,02) par mètre.

La largeur des chemins publics ne sera pas inférieure à six mètres (6m,00) sur une longueur de quinze mètres (15m,00) mesurés également à partir des barrières.

Art. 8 (correspondant à l'art. 15 du cahier des charges). — L'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux, sera rétabli et les mesures nécessaires seront prises pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les ponts sous rails à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8m,00) de largeur libre entre les parapets sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m,80).

La hauteur et le débouché du pont sous rails seront déterminés dans chaque cas particulier par l'Administration, suivant les circonstances locales.

Des refuges seront établis lorsque la longueur ou la disposition des ouvrages le rendront nécessaire.

Dans tous les cas où l'Administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté soit par l'État, soit par le département où les communes intéressées après évaluation contradictoire.

Art. 9 (correspondant à l'art. 17 du cahier des charges). — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, toutes les mesures seront prises pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption, ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts

provisoires, partout où cela sera jugé nécessaire, pour que la circulation n'éprouve ni interruption, ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Art. 10 (correspondant à l'art. 18 du cahier des charges). — Tous les aqueducs, ponceaux, ponts sur rails et ponts sous rails à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

Les aqueducs à construire sous la voie ferrée pour l'écoulement des eaux naturelles n'auront pas moins de soixante centimètres (0m,60) d'ouverture et soixante-dix centimètres (0m,70) de hauteur. Mais cette limitation ne s'applique pas aux conduits qui peuvent être établis pour faire passer d'un côté à l'autre du chemin de fer les eaux claires d'irrigation.

Art. 11 (correspondant à l'art. 20 du cahier des charges). — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'Administration.

Art. 12 (correspondant à l'art. 23 du cahier des charges). — Lorsqu'il s'agira de chemins de fer classés dans la catégorie des lignes dites *stratégiques*, ces lignes devront satisfaire aux conditions posées par le Ministre de la Guerre dans sa décision en date du 21 février 1878[1].

Art. 13 (correspondant à l'art. 24 du cahier des charges). — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de l'État.

Art. 14 (correspondant à l'art. 25 du cahier des charges). — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet.

Art. 15 (correspondant à l'art. 29 du cahier des charges). — Après

[1] Voir p. 580.

l'achèvement total des travaux, les ingénieurs feront faire un bornage et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Ils feront dresser également un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera adressée au Ministère des Travaux publics pour être déposée dans ses archives.

provisoires, partout où cela sera jugé nécessaire, pour que la circulation n'éprouve ni interruption, ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Art. 10 (correspondant à l'art. 18 du cahier des charges). — Tous les aqueducs, ponceaux, ponts sur rails et ponts sous rails à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

Les aqueducs à construire sous la voie ferrée pour l'écoulement des eaux naturelles n'auront pas moins de soixante centimètres (0m,60) d'ouverture et soixante-dix centimètres (0m,70) de hauteur. Mais cette limitation ne s'applique pas aux conduits qui peuvent être établis pour faire passer d'un côté à l'autre du chemin de fer les eaux claires d'irrigation.

Art. 11 (correspondant à l'art. 20 du cahier des charges). — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'Administration.

Art. 12 (correspondant à l'art. 23 du cahier des charges). — Lorsqu'il s'agira de chemins de fer classés dans la catégorie des lignes dites *stratégiques*, ces lignes devront satisfaire aux conditions posées par le Ministre de la Guerre dans sa décision en date du 21 février 1878[1].

Art. 13 (correspondant à l'art. 24 du cahier des charges). — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de l'État.

Art. 14 (correspondant à l'art. 25 du cahier des charges). — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet.

Art. 15 (correspondant à l'art. 29 du cahier des charges). — Après

[1] Voir p. 580.

l'achèvement total des travaux, les ingénieurs feront faire un bornage et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Ils feront dresser également un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera adressée au Ministère des Travaux publics pour être déposée dans ses archives.

## DÉCISION DU MINISTRE DE LA GUERRE DU 21 FÉVRIER 1878

*Relative aux conditions techniques d'établissement auxquelles une ligne ferrée doit satisfaire pour être classée dans la catégorie des chemins de fer dits stratégiques.*

1° La déclivité normale maxima ne doit pas dépasser 15 millimètres par mètre, et, lorsqu'elle atteint ce chiffre, un dépôt pour une machine de réserve, destinée à donner le renfort aux trains qui se présentent, est établi au pied de ces rampes exceptionnelles ;

2° Un palier de 100 mètres doit être interposé entre deux déclivités de sens contraire, toutes les fois que l'une d'elles dépasse 5 millimètres par mètre ;

3° Les courbes ne peuvent avoir un rayon inférieur à 300 mètres. Ce minimum est porté à 500 mètres sur les pentes ou rampes supérieures à 8 millimètres ;

4° Un alignement droit de 100 mètres au moins doit être ménagé entre deux courbes de sens contraire toutes les fois que le rayon de l'une d'elles est inférieur à 500 mètres ;

5° Sur les chemins à voie unique, les voies de croisement des trains ne doivent pas être distantes l'une de l'autre de plus de 15 kilomètres ;

6° Sur ces mêmes chemins à voie unique, des voies de garage doivent être disposées à des distances qui ne seront pas supérieures à 25 kilomètres ;

7° Les voies de garage, comme les voies de croisement, doivent être horizontales et présenter une longueur de 400 mètres ;

8° Les prises d'eau ne doivent pas être distantes de plus de 25 kilomètres. Elles doivent fournir, en vingt-quatre heures, un débit de 200 mètres cubes, si la distance est de 20 kilomètres et au-dessous, et un débit de 240 mètres cubes, si cette même distance est de 21 à 25 kilomètres ;

9° Il ne peut être dérogé aux conditions énoncées dans les huit articles qui précèdent qu'avec l'assentiment du département de la guerre, auquel doivent être soumises toutes les propositions spéciales à chaque cas particulier.

## CAHIER DES CHARGES TYPE [1] POUR LA CONCESSION DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

(*Approuvé par le décret du 6 août 1881 et modifié par les décrets des 31 juillet 1898 et 13 février 1900*)

### TITRE I. — TRACÉ ET CONSTRUCTION

ARTICLE PREMIER. — *Tracé.* — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de passera à ou près

ART. 2. — *Délais d'exécution.* — Les travaux devront être commencés dans un délai de à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que *la section de* à soit livrée à l'exploitation le *la section de* à le et la ligne entière le .

ART. 3. — *Approbation des projets.* — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble par le *Conseil général*, et pour les projets de détail des ouvrages par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du Ministre des Travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au préfet

[1] La présente formule-type est rédigée dans l'hypothèse d'une concession conférée par un département. Ce mot sera modifié partout où il est imprimé en italiques dans le cas où la concession émanerait d'une commune (art. 1er et 2 de la loi du 11 juin 1880). On a aussi imprimé en italiques les autres mots et chiffres qui peuvent être modifiés suivant les circonstances.

Les dispositions ci-après s'appliquent spécialement aux voies ferrées n'empruntant pas le sol des voies publiques ; quand le chemin de fer projeté comportera des parties empruntant les voies publiques, il y a lieu d'y ajouter les articles du cahier des charges type des tramways qui seraient utiles dans l'espèce. Les articles 6, 7 et 8 du cahier des charges type des tramways prendraient alors les nos 8 *bis*, 8 *ter* et 8 *quater*, et les articles 12 et 13 les nos 29 *bis* et 29 *ter*.

dans les *six* mois au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au *Conseil général*, qui statuera définitivement, sauf le droit réservé au Ministre des Travaux publics par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi d'appeler le Conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire, avec la mention de la décision approbative du *Conseil général;* l'autre restera entre les mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. — *Projets antérieurs.* — Le concessionnaire pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du *département.*

Art. 5. — *Pièces à fournir.* — Les projets d'ensemble qui doivent être produits par le concessionnaire comprennent, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un extrait de la carte au 1/80000 ;

2° Un plan général à l'échelle de 1/10000 ;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5000 pour les longueurs et de 1/1000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison ; au dessous de ce profil on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

4° Un certain nombre de profils en travers, à l'échelle de 0m,005 pour mètre, et le profil-type de la voie à l'échelle de 0m,02 pour mètre ;

5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous formes de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celles des cours d'eau et des voies de communication traverses par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — *Acquisition des terrains. Ouvrages d'art. Etablissement de la deuxième voie* [1].

Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de francs (à déterminer dans chaque cas particulier. On admet généralement le chiffre de 35.000 francs) pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le préfet au nom *du département*, et par le Ministre des Travaux publics au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'Administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — *Largeur de la voie. — Gabarit du matériel roulant.* — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de [2].

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas [3]... et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas [3].

[1] Dans le cas où les dispositions de cet article ne paraîtront pas suffisantes, on pourra les remplacer par celles-ci :

Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour deux voies.

Néanmoins le concessionnaire pourra être autorisé, à titre provisoire, à exécuter les terrassements et à ne poser les rails que pour une seule voie.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

[2] 1m,44, 1 mètre (1m,055 pour certaines parties de l'Algérie) 80 centimètres, 75 centimètres ou 60 centimètres.

[3] Largeurs à déterminer dans chaque cas particulier.

Pour la voie de 1m,44, on se basera sur les dimensions admises pour le matériel des lignes d'intérêt général dans la même région, sans dépasser le maximum de 3m,20.

Pour les autres largeurs de la voie, on se renfermera dans les maxima indiqués ci-après :

La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de... pour les locomotives et de [1]... pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de [2]...

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de [3].

| DÉSIGNATION | VOIE | | | |
|---|---|---|---|---|
| | de 1m.055 et 1m 00 | de 0m,80 | de 0m,75 | de 0m,60 |
| Largeur des caisses des véhicules et de leurs chargements..... | 2m,50 | 2m,10 | 2m,00 | 1m,80 |
| Largeur du matériel roulant, toutes saillies comprises. | 2m,80 | 2m,40 | 2m,30 | 2m,10 |

[1] 4m,20 pour la voie de 1m,44.

Pour les autres largeurs de voie, on ne devra pas dépasser les chiffres ci-après :

| DÉSIGNATION | VOIE | | | |
|---|---|---|---|---|
| | de 1m,055 et 1m,00 | de 0m,80 | de 0m,75 | de 0m,60 |
| Hauteur des locomotives... | 3m,50 | 3m,30 | 3m,20 | 3m,00 |
| Hauteur des autres véhicules et de leurs chargements. | 3m,30 | 2m,90 | 2m,70 | 2m,40 |

Ces maxima serviront à fixer la hauteur des ouvrages d'art qui seront établis au-dessus de la voie.

[2] La largeur de l'entre-voie sera telle qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

[3] En général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, cette largeur sera d'au moins 75 centimètres

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins [1]... et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

C'est cette dernière dimension, égale à la plus grande largeur du gabarit du matériel roulant, qui servira à déterminer la largeur de la plate-forme et des ouvrages d'art.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il devra être réservé, entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matériel roulant, une distance d'au moins 60 centimètres.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — *Alignements et courbes. — Pentes et rampes.* — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à [2]...

Une partie de [3].. au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à [4]... millimètres par mètre.

pour la voie de 1m,44, 60 centimètres pour les voies de 1m,055, 1 mètre et 80 centimètres, et 50 centimètres pour les voies de 75 centimètres et de 60 centimètres.

[1] L'épaisseur totale du ballast doit être déterminée de manière qu'il existe au moins une épaisseur de ballast de 15 centimètres sous les traverses, sans que la différence de niveau entre le dessus du rail et la plate-forme puisse être inférieure à 30 centimètres.

[2] En général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, 150 mètres pour les chemins à voie de 1m,44; 75 mètres pour les chemins à voie de 1m,055 et de 1 mètre ; 60 mètres pour les chemins de 80 centimètres ; 50 mètres pour les chemins à voie de 75 centimètres et 40 mètres pour les chemins à voie de 60 centimètres.

[3] En général, 60 mètres pour la voie de 1m,44 ; 40 mètres pour les voies de 1m,055 et de 1 mètre ; 30 mètres pour la voie de 80 centimètres et 25 mètres pour les voies de 75 et de 60 centimètres.

[4] A fixer dans chaque cas particulier et de façon à satisfaire, lorsqu'il y aura lieu, aux obligations imposées par l'article 33 du règlement d'administration publique relatif aux chemins de fer empruntant le sol des routes.

Une partie horizontale de [1]... mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire et versant leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — *Gares et stations.* — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le *Conseil général*, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités ci-après...

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le *département* et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le *Conseil général*, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations ou aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détails de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — *Traversée des routes et chemins.* — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'Administration compétente.

Art. 11. — *Passages au-dessus des routes et chemins.* — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc

[1] En général, 60 mètres pour la voie de 1m,44; 40 mètres pour les voies de 1m,055, de 1 mètre et de 80 centimètres, et 30 mètres pour les voies de 75 et de 60 centimètres.

sera fixée par le Ministre des Travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres [1] pour la route nationale, à 6 mètres [1] pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres [1] pour un simple chemin vicinal ou rural.

Pour les viaducs, la hauteur libre, à partir du sol de la route, au-dessus de la chaussée, dans toute sa largeur, ne sera pas inférieure à 4m,30.

La largeur entre les parapets sera au moins de [2]..... La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la Compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de [2].....

Art. 12. — *Passages au-dessous des routes et chemins.* — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le Ministre des Travaux publics ou le préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres [3] pour la route nationale, à 6 mètres [3] pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres [3] pour un simple chemin vicinal ou rural.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de... [4] pour les chemins à une voie et de... [4] sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur

[1] Ces largeurs devront être augmentées suivant les besoins, notamment aux abords des grands centres de population et dans les pays où l'on peut prévoir l'emploi de machines agricoles.

[2] En général, dans le cas de la voie unique, 4m,50 pour la voie de 1m,44, 4 mètres pour les voies de 1m,055 et 1 mètre, 3m,70 pour la voie de 80 centimètres, 3m,60 pour les voies de 75 centimètres et de 60 centimètres. Dans le cas d'une ligne à double voie, 8 mètres pour la voie de 1m,44, 7m,30 pour les voies de 1m,055 et de 1 mètre, 6m,60 pour la voie de 80 centimètres et 6m,30 pour les voies de 75 centimètres et 60 centimètres.

[3] Ces largeurs devront être augmentées suivant les besoins, notamment aux abords des grands centres de population et dans les pays où l'on peut prévoir l'emploi de machines agricoles.

[4] Même largeur qu'à l'article 11.

égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à... [1].

Art. 13. — *Passages à niveau.* — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45° à moins d'une autorisation formelle de l'Administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins 4 mètres pour tous les autres chemins [2].

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que des abris ou maisons de gardes à établir. Il peut dispenser d'établir des maisons de gardes ou des abris, et même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 20/1000 au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

Art. 14. — *Rectification des routes.* — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0m,03 par mètre pour les routes nationales et 0m,05 pour les routes départementales et les chemins vicinaux. Le préfet restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, en ce qui touche les routes départementales et les chemins vicinaux ; le Ministre statuera en tout ce qui touche les routes nationales.

Art. 15. — *Écoulement des eaux; débouché des ponts.* — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux

[1] 4m,80 pour la voie de 1m,44 ; pour les autres voies, cette distance verticale sera égale à la plus grande hauteur du matériel roulant augmentée en général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, de 60 centimètres.

[2] Ce minimum devra être augmenté suivant les besoins, notamment aux abords des grands centres de population et dans les pays où l'on peut prévoir l'emploi de machines agricoles.

et des cours d'eau quelconques auront au moins... [1] de largeur entre les parapets, sur les chemins à une voie, et... [2] sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur et le débouché des viaducs seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'Administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'Administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté, suivant les cas, par l'Etat, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les ingénieurs de la compagnie.

Art. 16. — *Souterrains.* — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins... [3] de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et. . [4] de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de... [5]. La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à... [6]. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — *Maintien des communications.* — Conforme à l'article 17 du cahier des charges des lignes d'intérêt général.

Art. 18. — *Exécution des travaux.* — Conforme à l'article 18 du cahier des charges des lignes d'intérêt général.

Art. 19. — *Voies.* — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en..... et du poids de..... [7] kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

[1] Même largeur qu'à l'article 11.
[2] Même largeur qu'à l'article 11.
[3] Même largeur qu'à l'article 12.
[4] Même largeur qu'à l'article 12.
[5] Cette hauteur sera égale à la hauteur maximum du gabarit du matériel roulant, augmentée d'un intervalle libre, nécessaire pour l'aérage, d'au moins 1m,20 pour une ou deux voies.
[6] Même distance verticale qu'à l'article 12.
[7] En général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il

L'espacement maximum des traverses sera de... d'axe en axe.

Art. 20. — *Clôtures.* — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet. Le concessionnaire pourra, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ; mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités ;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics ;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ;

4° Aux abords des stations.

Art. 21. — *Indemnités de terrain et de dommages. — Conforme à l'art. 21 du cahier des charges d'intérêt général.*

Art. 22. — *Droits conférés aux concessionnaires. — Art. 22 d'intérêt général.*

Art. 23. — *Servitudes militaires. — Art. 23 d'intérêt général.*

Art. 24. — *Mines.* — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine qui pourraient être imposés par le Ministre des Travaux publics, ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

Art. 25. — *Carrières.* — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. Les travaux que le Ministre des Travaux publics pourrait ordonner à cet effet seront exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 26. — *Contrôle et surveillance des travaux.* — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur une série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance : toutefois, si le Conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité

devra être justifié, 30 kilogrammes en fer et 25 kilogrammes en acier, sur les chemins à voie large ; le poids sera fixé dans chaque affaire pour les chemins à voie étroite.

direct, il devra obtenir de l'Assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — *Réception des travaux.* — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer, laquelle sera faite dans la même forme que les réceptions partielles.

Art. 28. — *Bornage et plan cadastral.* — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

L'espacement maximum des traverses sera de... d'axe en axe.

Art. 20. — *Clôtures.* — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet. Le concessionnaire pourra, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ; mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités ;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics ;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ;

4° Aux abords des stations.

Art. 21. — *Indemnités de terrain et de dommages. — Conforme à l'art. 21 du cahier des charges d'intérêt général.*

Art. 22. — *Droits conférés aux concessionnaires. — Art. 22 d'intérêt général.*

Art. 23. — *Servitudes militaires. — Art. 23 d'intérêt général.*

Art. 24. — *Mines.* — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine qui pourraient être imposés par le Ministre des Travaux publics, ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

Art. 25. — *Carrières.* — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. Les travaux que le Ministre des Travaux publics pourrait ordonner à cet effet seront exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 26. — *Contrôle et surveillance des travaux.* — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur une série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance ; toutefois, si le Conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité

devra être justifié, 30 kilogrammes en fer et 25 kilogrammes en acier, sur les chemins à voie large ; le poids sera fixé dans chaque affaire pour les chemins à voie étroite.

direct, il devra obtenir de l'Assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — *Réception des travaux.* — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer, laquelle sera faite dans la même forme que les réceptions partielles.

Art. 28. — *Bornage et plan cadastral.* — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

## Titre II. — Entretien et exploitation

Art. 29. — *Entretien.* — Comme à l'article 30 du modèle général, sauf le mot *préfet*, substitué à *administration*, et avec renvoi à l'article 39 au lieu de l'article 40.

Art. 30. — *Gardiens.* — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation sur les points où le chemin de fer traverse à niveau des routes ou chemins publics.

Art. 31. — *Matériel roulant.* — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'Administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions fixées ou à fixer pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts, *et pourront être à deux étages* [1].

L'étage inférieur sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossier, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit; *l'étage supérieur* [1] *sera couvert et garni de banquettes avec dossiers; on y accédera au moyen d'escaliers qui seront accompagnés, ainsi que les couloirs donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins* 1m,10 *de hauteur utile.*

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de..... classes; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui sont arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide, sauf exceptions autorisées par le préfet, sur l'avis du service du contrôle.

[1] Supprimer les parties en *italique* si la largeur de la voie est inférieure à 1 mètre, les voitures à deux étages n'étant pas autorisées dans ce cas.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet, en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Art. 32. — *Nombre minimum des trains.* — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à.....

Art. 33. — *Règlements de police et d'exploitation.* — Le concessionnaire supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire et sur l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains.

## Titre III. — Durée, rachat et déchéance de la concession

Art. 34. — *Durée de la concession.* — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1 du présent cahier des charges commencera à courir à partir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin le...

Art. 35. — *Expiration de la concession.* — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le *département* sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les usines et installations de toute nature en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du chemin de fer, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets

immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le *département* aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers[1], tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le *département* se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au *département*.

Le *département* sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le *département* le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois le *département* ne pourra être obligé de prendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 36. — *Rachat de la concession.* — Le *département* aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des *quinze* premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de *quinze* ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne entière ou, au plus tard, à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 2 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est demandé par le *département* après l'expiration des *quinze* premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les *sept* années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des *cinq* autres années.

[1] Si le département veut se réserver la propriété des objets mobiliers, tels que matériel roulant, mobilier et outillage, qui auront été payés, soit par lui, soit à l'aide de fonds dont il supporte ou garantit l'intérêt et l'amortissement, une clause spéciale devra être insérée à cet effet dans la convention.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des *sept* années, prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les *six* mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour le *département*.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué au *département* dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'État rachète la concession passé le terme de *quinze* années qui est fixé dans le paragraphe 1 du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'État déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme l'indemnité qui pourra être due au concessionnaire sera liquidée par une Commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 37. — *Déchéance.* — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet les projets définitifs ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la déchéance, qui sera prononcée par le Ministre des Travaux publics après une mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme de..... qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du *département* et lui restera acquise.

Art. 38. — *Achèvement des travaux en cas de déchéance.* — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit enfin la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué sur la demande du *département*, après mise en demeure, par le Ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

Dans le cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, au moyen d'une adjudication, que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés,

des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le préfet.

A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention par écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter.

Ces pièces seront examinées par le préfet, en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne, et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la Caisse des dépôts et consignations, soit à la recette générale du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au 1/30 de la dépense à faire par le concessionnaire.

L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux articles 11, 12, 13, 15 et 16 de l'ordonnance royale du 10 mai 1829.

Les soumissions ne pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges, et substitué au concessionnaire évincé pour recevoir les subventions de toute nature à échoir aux termes de l'acte de concession ; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du *département*.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Cette fois, les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. Si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au *département*.

Art. 39. — *Interruption de l'exploitation* (Art. 40 *du type d'intérêt général*).

Art. 40. — *Cas de force majeure* (Art. 41 *du type d'intérêt général*).

## Titre IV. — Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises

Art. 41. — *Tarif des droits à percevoir.* — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

| TARIF | PRIX de péage | PRIX de transport | PRIX Totaux |
|---|---|---|---|
| 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE | | | |
| *Grande vitesse.* | fr. c. (1) | fr. c. (1) | fr. c. (1) |
| Voyageurs.. Voitures couvertes, garnies et fermées à à glaces (1re classe)..... | 0,067 | 0,033 | 0,10 |
| Voyageurs.. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).... | 0,050 | 0,025 | 0,075 |
| Voyageurs.. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)..... | 0,037 | 0,018 | 0,055 |
| Enfants.... Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. | | | |
| Enfants.... De trois à sept ans, ils paient demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. | | | |
| Enfants.... Au-dessus de sept ans, ils paient place entière. | | | |
| Chiens transportés dans les trains de voyageurs..... (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30). | 0,01 | 0,005 | 0,015 |
| *Petite vitesse.* | | | |
| Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. | 0,07 | 0,03 | 0,10 |
| Veaux et porcs..... | 0,025 | 0,015 | 0,04 |
| Moutons, brebis, agneaux, chèvres..... | 0,01 | 0,01 | 0,02 |
| Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés. | | | |
| 2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE | | | |
| *Marchandises transportées à grande vitesse.* | | | |
| Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs..... | 0,20 | 0,16 | 0,36 |
| *Marchandises transportées à petite vitesse.* | | | |
| 1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes..... | 0,09 | 0,07 | 0,16 |
| 2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en blocs. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées..... | 0,08 | 0,06 | 0,14 |
| 3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises..... | 0,06 | 0,04 | 0,10 |

(1) Chiffres à fixer pour chaque concession. Les chiffres inscrits ci-dessous sont présentés à titre de renseignement utile à consulter, mais ils pourront être modifiés selon les circonstances locales, ainsi que les autres dispositions ci-après.

| TARIF (*suite*) | PRIX de péage | PRIX de transport | PRIX Totaux |
|---|---|---|---|
| 2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE | | | |
| *Marchandises transportées à petite vitesse* | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| 4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables..... | 0.05 | 0.03 | 0.08 |
| *Tarif spécial pour wagon complet.* | | | |
| Marchandises des 1res, 2e, 3e et 4e classes..... | 0.04 | 0,02 | 0,06 |
| Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas *six cents* kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, 0f,50 par wagon et par kilomètre. | | | |
| 3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE | | | |
| *Par pièce et par kilomètre.* | | | |
| Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes..... | 0.09 | 0,06 | 0.15 |
| Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes..... | 0.12 | 0.08 | 0,20 |
| Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne trainant pas de convoi)..... | 1,80 | 1,20 | 3,00 |
| Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne trainant pas de convoi)..... | 2,25 | 1,50 | 3,75 |
| Tender de 7 à 10 tonnes..... | 0,90 | 0,60 | 1,50 |
| Tender de plus de 10 tonnes..... | 1,35 | 0,90 | 2,25 |
| Les machines locomotives seront considérées comme ne trainant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. | | | |
| Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide. | | | |
| Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur..... | 0,15 | 0,10 | 0.25 |
| Voitures à 4 roues, à deux fonds et à 2 banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc..... | 0.18 | 0,14 | 0,32 |
| Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. | | | |
| Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligence, etc.; les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe. | | | |
| Voiture de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide..... | 0.12 | 0,08 | 0.20 |
| Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. | 0.08 | 0,06 | 0,14 |
| 4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS | | | |
| *Grande vitesse.* | | | |
| Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes..... | 0,36 | 0,28 | 0,64 |
| Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de..... | 0,18 | 0,12 | 0,30 |
| Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de..... | 0,60 | 0,40 | 1,00 |

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Des tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du Ministre des Travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et les marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 42. — *Composition des trains.* — A moins d'une autorisation spéciale et révocable du préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures ou compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Art. 43. — *Bagages.* — (Art. 44. — *Intérêt général.*)

Art. 44. — *Assimilation des classes de marchandises.* — (Art. 45. — *Intérêt général.*)

Art. 45. — *Transport des masses indivisibles.* — (Art. 46. — *Intérêt général.*)

Art. 46. — *Exceptions; envoi par groupe.* — (Art. 47. — *Intérêt général.*)

Art. 47. — *Abaissement des tarifs.* — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif,

les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an au moins pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet ou du Ministre des Travaux publics, suivant les distinctions établies par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés, demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 48. — *Délais d'expédition.* — (Art. 49. — *Intérêt général.*)

Art. 49. — *Délais de livraison.* — (Art. 50. — *Intérêt général.*)

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires, etc.

Art. 50. — *Frais accessoires.* — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Art. 51. — *Camionnage.* — (Art. 52. — *Intérêt général.*)

Art. 52. — *Traités particuliers.* — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le chemin de fer.

## TITRE V. — Stipulations relatives à divers services publics

ART. 53. — *Fonctionnaires ou agents de contrôle et de la surveillance.* — (Art. 55. — *Intérêt général.*)

ART. 54. — *Militaires et marins.* — (Art. 56. — *Intérêt général.*)

ART. 55. — *Transport des prisonniers.* — Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'administration un ou plusieurs compartiments de deuxième classe à deux banquettes, ou un espace équivalent, pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés, et de leurs gardiens.

Il en sera de même pour le transport des jeunes délinquants recueillis par l'Administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

L'Administration pourra, en outre, requérir l'introduction dans les convois ordinaires de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Le prix de ces transports sera réglé dans les conditions indiquées à l'article précédent.

ART. 56. — *Services des postes et télégraphes.* — Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de la deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches, ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'administration des postes aura le droit de fixer a une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer à ses frais, risques et périls, et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches sans arrêt des trains.

L'Administration des postes pourra aussi : 1° requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au paragraphe 1 ; 2° requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Les prix des transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés par l'Administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes

d'un compartiment, en conformité du paragraphe 1 du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire sur la réquisition de l'Administration des postes est, dès à présent, fixé à la moitié des tarifs homologués.

Les agents des postes et des télégraphes en service ne seront également assujettis qu'à la moitié de la taxe, dans le cas où la ligne serait subventionnée par le Trésor.

Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques seront transportés à moitié prix des tarifs homologués.

L'Administration des postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mis d'accord avec le Ministre des Travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas, que le chemin de fer soit subventionné ou non, le montant intégral des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'Administration des postes suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le Conseil de préfecture.

Les employés chargés de la surveillance du service des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et à la levée des boîtes, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du chemin de fer.

Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôts de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du Ministre des Travaux publics. L'Administration des postes en paiera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'État.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Art. 57. — *Lignes télégraphiques et téléphoniques.* — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le Ministre des Travaux publics, les lignes et appareils télégraphiques ou téléphoniques, destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du Ministre des Postes et des Télégraphes.

Il pourra, avec l'autorisation du Ministre des Postes et des Télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique ou téléphonique de l'État, sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie. Il ne pourra s'opposer à ce que l'État se serve des poteaux qu'il aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règle-

ments d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur seront délivrées.

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir au concessionnaire une subvention par annuités, la même gratuité s'appliquerait aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques établies le long de la voie ferrée.

Le Gouvernement aura la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques sans nuire au service du chemin de fer. Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer le matériel nécessaire à ces lignes; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer.

Sur la demande du Ministre des Postes et des Télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique ou téléphonique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques ou téléphoniques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture de fils télégraphiques ou téléphoniques, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture de fils télégraphiques ou téléphoniques, ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur-ingénieur de la ligne télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de 0 fr. 50 par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais du concessionnaire, par les soins de l'Administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le Ministre des Postes et des Télégraphes.

Dans le cas où le Ministre des Postes et des Télégraphes jugera utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

Les fonctionnaires, agents et ouvriers commissionnés chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques, ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure.

## Titre VI. — Clauses diverses

Art. 58. — *Constructions de nouvelles voies de communication.* — Dans le cas où le Gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour le concessionnaire.

Art. 59. — *Concessions ultérieures de nouvelles lignes.* — (Art. 60. — *Intérêt général.*)

Art. 60. — *Concessions de chemins de fer d'embranchement et de prolongement. Gares communes.* — Le Gouvernement, le département et les communes auront le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun frais particulier pour le concessionnaire.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation du paragraphe 1 de l'article 31, ainsi que des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdits concessionnaires ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le Ministre des Travaux publics statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux, à cet égard.

Le concessionnaire ne pourra toutefois être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service de toutes les lignes, l'Administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage desdites gares, et les redevances à payer par les compagnies nouvelles seront, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir :

Par le préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le même département;

Par le Ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même département, ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général.

Le concessionnaire se conformera aux mesures qui pourront lui être prescrites par l'Administration en vue d'établir des moyens de transbordement commodes pour les marchandises dans toutes les gares de raccordement avec une autre voie ferrée et en vue d'éviter, autant que possible, un parcours trop long aux voyageurs et aux marchandises devant passer d'une voie à l'autre.

Art. 61. — *Embranchements industriels. Tarifs à percevoir pour le matériel prêté.* — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de carrières, de mines ou d'usines, avec tout propriétaire ou concessionnaire de magasins généraux et avec tout concessionnaire de l'outillage des ports maritimes ou de navigation

intérieure, qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un embranchement ; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de carrières, de mines et d'usines, des propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux ou des concessionnaires de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle du préfet. Le concessionnaire aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le préfet pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Le préfet pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de carrières, de mines ou d'usines, de magasins généraux ou d'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure avec la ligne principale du chemin de fer.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Ce temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les dépenses qui résulteront des mesures prescrites, s'il y a lieu, par le préfet statuant sur l'avis du service du contrôle, pour la surveillance et le gardiennage des aiguilles et des barrières d'embranchement industriel, seront à la charge des propriétaires des em-

branchements; mais les gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire.

En cas de difficulté, il sera statué par l'Administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de *douze centimes* (0 fr. 12) par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, *quatre centimes* (0 fr. 04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3.500 *kilogrammes* déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par le préfet de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 62. — *Contribution foncière.* — (Art. 63. — *Intérêt général.*)

Art. 63. — *Inspecteurs spéciaux.* — (Art. 64. — *Intérêt général.*)

Art. 64. — *Agents du concessionnaire.* — Il pourra être institué près du concessionnaire un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

Art. 65. — *Frais de contrôle.* — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser, chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de... francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé (Les frais de contrôle ont été fixés, dans plusieurs concessions déjà données, à la somme annuelle de 50 francs par kilomètre, payable à compter de la date du décret de concession, tant pour la période de construction que pour la période d'exploitation).

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du *département*.

Art. 66. — *Cautionnement*. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de... en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les *quatre cinquièmes* en seront rendus au concessionnaire par *cinquième* et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier *cinquième* ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 67. — *Élection de domicile*. — (Art. 69. — *Intérêt général*.)

Art. 68. — *Jugement des contestations*. — (Art. 70. — *Intérêt général*.)

Art. 69. — *Frais d'enregistrement*. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

## ORDONNANCE DU PRÉFET DE POLICE EN DATE DU 3 AOUT 1901

*Concernant l'exploitation du chemin de fer métropolitain de Paris*

Vu l'arrêté du 12 messidor an VIII;

Vu 1° La loi du 15 juillet 1845 et les décrets des 15 novembre 1846 et 1er mars 1901;

2° La loi du 11 juin 1880 et le décret du 6 août 1881;

3° La loi du 30 mars 1898, déclarant d'utilité publique le chemin de fer métropolitain, ensemble la convention du 27 juillet 1898 et le cahier des charges annexés à la loi;

4° L'ordonnance de police du 1er mai 1901;

5° Le rapport de l'ingénieur en chef du contrôle et les observations de la Compagnie du chemin de fer métropolitain.

Article premier. — L'exploitation des lignes du chemin de fer métropolitain de Paris est assujettie aux conditions suivantes :

### Titre premier. — Des gares et de la voie

*Mesures de police.* — Art. 2. — Les mesures de police, destinées à assurer le bon ordre et la régularité du service tant dans l'intérieur et aux abords des gares et stations que dans leurs dépendances, seront réglées conformément à nos arrêtés.

*Aménagement et personnel des gares et stations.* — Art. 3. — Dans les gares et stations, les salles de distribution des billets, les passages, couloirs et escaliers devront être aménagés de façon que le public puisse y stationner et s'y mouvoir avec ordre, notamment en cas d'affluence, en attendant l'accès sur les quais, sans gêner d'ailleurs la circulation des voyageurs venant des quais ou des personnes s'y rendant pour le service.

La Compagnie devra prendre toutes les mesures nécessaires et entretenir constamment un personnel suffisant pour assurer le bon ordre, et pour n'admettre sur les quais, à la suite du passage de chaque train, que le nombre de voyageurs munis de billets qui pourront trouver place sans surcharge dans le train suivant.

Toutefois, et sauf exceptions autorisées par nous, sur les propositions de la Compagnie, les dispositions prises par la Compa-

gnie pour l'exécution des prescriptions du présent article ne devront pas avoir pour effet de faire subir des stationnements inutiles avant l'accès dans les voitures, aux voyageurs munis de billets d'une classe pour laquelle le nombre des places disponibles dans les trains sera alors suffisant pour assurer sans attente le transport de ces voyageurs au fur et à mesure qu'ils se présenteront.

Le nombre minimum des agents chargés de la surveillance des quais sera déterminé, pour chaque station, par des arrêtés spéciaux, pris sur l'avis du service du contrôle.

*Entretien des stations.* — Art. 4. — Les gares et stations, ainsi que leurs dépendances, leurs abords et accès, seront tenus dans un état constant de propreté et de salubrité.

*Téléphone.* — Art. 5. — Des communications téléphoniques directes seront établies entre les stations terminus, de bifurcation ou de croisement, les stations principales désignées par nous, les usines de production de l'énergie électrique, les sous-stations de transformation, les ateliers, les dépôts et la direction de l'exploitation.

En outre, chaque station sera reliée à la station qui la précède et à celle qui la suit immédiatement sur chaque ligne, par une communication téléphonique spéciale.

*Affichage dans les gares.* — Art. 6. — Sauf autorisations spéciales de notre part, les parois des salles de distribution des gares et stations seront entièrement réservées à l'affichage des documents officiels ou administratifs et des avis de service.

Pour l'affichage de publicité dans les couloirs, les escaliers et sur les quais, la Compagnie se conformera aux prescriptions de nos arrêtés spéciaux intervenus ou à intervenir à ce sujet.

*Eclairage de la voie, des gares et des stations.* — Art. 7. — La Compagnie sera tenue d'éclairer les tunnels, ainsi que les stations souterraines et leurs abords, d'une façon permanente, pendant les heures de service.

Les stations à ciel ouvert et leurs abords devront être éclairés la nuit pendant la durée du service.

Dans tous les points où des arrêts de trains pourront se produire du fait d'une interruption du courant électrique moteur, la Compagnie prendra les dispositions nécessaires pour assurer aux voyageurs des trains arrêtés un éclairage de secours suffisant, pendant toute la durée des interruptions du courant moteur.

Les systèmes d'éclairage de secours devront être soumis préalablement à notre approbation, ainsi que les ordres de service portant instructions pour le personnel à ce sujet.

*Entretien de la voie et de ses dépendances.* — Art. 8. — La voie ferrée et tout le matériel, ainsi que les ouvrages qui en dépendent, seront constamment maintenus en bon état et disposés convenablement de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

*Surveillance et manœuvre des signaux, aiguilles et autres appa-*

*reils de la voie.* — Art. 9. — Il sera placé, partout où besoin sera, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie; en cas d'insuffisance, le nombre de ces agents sera fixé, par nous, la Compagnie entendue.

La Compagnie pourra, d'ailleurs, être tenue par nous de n'employer à aucun autre travail ceux de ses agents dont le service intéressant la sécurité aurait une importance particulière.

*Chantiers de réparation des voies.* — Art. 10. — Lorsqu'un atelier de réparation sera établi sur une voie, des signaux devront indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des trains, ou s'il suffit de ralentir la marche.

*Mesures de précautions contre les dangers d'électrocution et d'incendie.* — Art. 10 *bis.* — La Compagnie prendra les dispositions que nous jugerons nécessaires pour éviter tout danger de contact accidentel des personnes avec les conducteurs électriques de toute espèce.

Il est formellement interdit de maintenir dans les parties souterraines du réseau aucun dépôt de matières inflammables.

Toutes les constructions non élevées à ciel ouvert devront être édifiées en matériaux incombustibles.

## Titre II. — Du matériel employé à l'exploitation

### § 1er. — Dispositions générales

*Matériel roulant. — Gabarit.* — Art. 11. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont fixées conformément à la loi déclarative d'utilité publique en date du 30 mars 1898 et au cahier des charges annexé à cette loi.

*Entretien. — Visites périodiques.* — Art. 12. — Les machines, remorqueuses, automotrices, voitures et véhicules de toutes espèces, et d'une manière générale tout le matériel d'exploitation, ainsi que tous les organes et appareils divers qui en dépendent, seront constamment maintenus en bon état d'entretien, de propreté et de service.

A cet effet, la Compagnie fera procéder, à des intervalles rapprochés, et par des personnes compétentes, à des visites complètes, tant intérieures qu'extérieures, et les réparations nécessaires seront exécutées conformément aux règles de l'art.

Pour les machines, remorqueuses et automotrices, ces visites et ces réparations, dont les mentions seront signées par les personnes qui y auront procédé, devront être inscrites en détail sur les registres, dossiers ou fiches spécifiés à l'article 24.

*Freins.* — Art. 13. — Les moyens de freinage des machines, remorqueuses et automotrices devront être assez puissants pour

que, lancées avec une vitesse de 20 kilomètres à l'heure, sur des rails secs et propres et sur une pente de 2 centimètres par mètre, les machines, remorqueuses ou automotrices, puissent être arrêtées sur un espace de 20 mètres au plus à partir du moment où le serrage est ordonné.

Tout véhicule en service (machine, remorqueuse, voiture, fourgon, wagon, etc.) sera pourvu de deux systèmes de freinage distincts agréés par nous, ou de deux systèmes de commande des freins indépendants l'un de l'autre, agissant sur tous les essieux du véhicule.

Les freins des véhicules autres que des machines, remorqueuses ou automotrices, devront être assez puissants pour qu'en joignant leur action à celle des moyens de freinage de la machine, remorqueuse ou automotrice, les trains lancés avec une vitesse de 20 kilomètres à l'heure sur des rails secs et propres, et sur une pente de 2 centimètres par mètre, puissent être arrêtés sur un espace de 20 mètres au plus à partir du moment où le serrage est ordonné.

Chaque système de freinage sera disposé de manière à pouvoir être actionné rapidement par n'importe lequel des agents préposés à la conduite et à la surveillance du véhicule (mécanicien, chef de train, garde-frein, etc.) au moyen de commandes placées à la portée de chacun de ces agents.

L'un de ces systèmes sera d'un type dit continu, permettant au mécanicien, ainsi qu'à chacun des agents d'un train, d'agir instantanément sur tous les essieux de ce train.

Le frein continu devra être modérable et exempt de danger de raté dû à la température.

Il sera d'ailleurs, disposé de manière à agir automatiquement, en cas de rupture d'attelage, pour produire immédiatement et maintenir l'arrêt des véhicules remorqués.

Les freins seront toujours maintenus en parfait état. Ils seront constamment disposés de manière à pouvoir être actionnés instantanément à un moment quelconque.

Les machines, remorqueuses et automotrices, seront pourvues des moyens nécessaires pour maintenir le frottement sur les rails, quel que soit l'état de ces derniers, à une valeur suffisamment élevée pour que les conditions d'arrêt exigées par le présent article soient remplies en toutes circonstances, même en cas de dérive.

Des commandes de ces moyens spéciaux devront d'ailleurs être disposées à portée de chacun des agents préposés à la conduite ou à la surveillance de la machine, remorqueuse ou automotrice.

*Nombre de véhicules en service.* — Art. 14. — Le nombre des machines, remorqueuses, automotrices ou des voitures d'attelage mises en service sur chaque ligne, devra toujours être suffisant pour assurer, d'une manière régulière, l'observation des horaires approuvés.

*Machines et voitures de secours ou de réserve. — Voitures d'agrès.*

— *Secours en cas d'accident.* — Art. 15. — Dans les dépôts, gares et stations désignés par nous, sur la proposition de la Compagnie, des machines ou des automotrices dites de secours ou de réserve, devront être tenues constamment prêtes à partir pour remplacer immédiatement les machines ou automotrices en service qui se trouveraient momentanément hors d'état de circuler.

Le nombre et les règles relatives au service de ces machines ou automotrices seront également déterminés par nous sur la proposition de la Compagnie.

Il y aura, en outre, constamment dans chacun des lieux de dépôts désignés par nous, une voiture chargée de tous les agrés et outils nécessaires et tenue toujours prête à partir en cas d'accident.

Chaque train sera muni des outils les plus indispensables.

Dans les gares et stations, désignées par nous sur la proposition du service du contrôle, la Compagnie entretiendra des médicaments et des moyens de secours pour le cas d'accident.

La Compagnie devra, d'ailleurs, munir chacune de ses gares et stations des appareils et engins nécessaires pour parer aux dangers de court-circuit, aux incendies et, d'une manière générale, aux accidents occasionnés par les courants électriques.

## § 2. — Machines

*Autorisation.* — Art. 16. — Aucune machine ne peut être mise ou maintenue en circulation sans une autorisation délivrée par nous sur la demande de la Compagnie.

Cette autorisation peut, à toute époque, être révoquée par nous sur la proposition des ingénieurs du contrôle, la Compagnie entendue.

*Demande d'autorisation.* — Art. 17. — La demande d'autorisation prévue à l'article précédent, sera établie en double expédition, dont une sur papier timbré. Elle devra faire connaître :

1° Les principales dimensions et le poids du véhicule, la charge maximum par essieu, ainsi que le rayon minimum des courbes dans lesquelles le véhicule devra pouvoir circuler facilement ;

2° La description du système moteur et des organes de transmission de l'énergie électrique, la définition des organes d'arrêt et d'avertissement ;

3° Les noms et domiciles des constructeurs du véhicule, des appareils moteurs et des organes d'arrêt ;

4° Les épreuves et vérifications auxquelles ont pu être soumises les différentes parties de cet ensemble ;

5° Le numéro distinctif du véhicule ;

6° Les lignes auxquelles il sera affecté.

Pour toute machine, remorqueuse ou automotrice, dont le type et le système n'auront pas encore été admis par nous ou presen-

teront des modifications notables par rapport à des types ou systèmes antérieurement admis, la demande sera accompagnée des dessins complets du véhicule, du système moteur et des appareils d'arrêt.

*Examen et réception des appareils.* — Art. 18. — Cette demande sera communiquée à l'ingénieur en chef du contrôle du chemin de fer métropolitain.

Ce chef de service visitera ou fera visiter le véhicule aux fins de s'assurer notamment s'il satisfait aux conditions de construction ci-après indiquées et si son emploi n'offre aucune cause de danger.

Il procédera ou fera procéder à une ou plusieurs expériences pour apprécier le fonctionnement du moteur et vérifier directement l'efficacité des organes d'arrêt; il s'assurera notamment que le véhicule est disposé de telle sorte qu'en circulant sur les voies qu'il est appelé à suivre il ne puisse devenir une cause de détérioration pour les ouvrages dépendant desdites voies ou pour les voies elles-mêmes.

*Conditions d'autorisation.* — Art. 19. — L'autorisation déterminera les conditions particulières auxquelles la Compagnie sera soumise, sans préjudice de l'obligation de se conformer aux règlements d'administration publique, aux prescriptions de la présente ordonnance et à tous les autres règlements intervenus ou à intervenir.

*Livret d'autorisation.* — Art. 20. — L'autorisation sera délivrée sur un livret spécial contenant, par extrait, le texte de la présente ordonnance.

*Modifications.* — Art. 21. — En cas d'inexécution des épreuves ou vérifications prescrites par les règlements ou de changements relatifs aux énonciations de l'autorisation, cette dernière sera caduque de plein droit, et le véhicule ne pourra être maintenu en service sans nouvelle autorisation.

*Constructions.* — Art. 22. — Les machines, remorqueuses ou automotrices, devront être construites selon les règles de l'art avec des matériaux de première qualité et sur des modèles préalablement approuvés par nous.

Elles devront satisfaire aux conditions que nous jugerons nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents pendant la circulation des trains et pendant leur formation.

Tous les appareils et les câbles destinés à l'utilisation ou à la transmission du courant électrique dans les véhicules seront isolés d'une manière aussi complète que possible, pour éviter tout contact dangereux.

Chaque machine et automotrice devra porter de chaque côté un numéro d'ordre distinctif très apparent.

*Installation des dispositifs de sécurité.* — Art. 23. — Tous les organes nécessaires au bon fonctionnement pour la marche ou pour l'arrêt de la machine ou de l'automotrice, les sifflets et avertisseurs divers, ainsi que les manomètres indicateurs de pression des freins, seront disposés de manière que le mécanicien

puisse les manœuvrer ou les consulter facilement sans cesser de surveiller la voie en avant du train.

Rien ne masquera la vue du mécanicien vers l'avant, et les appareils à consulter seront constamment bien éclairés.

*Etat de service des machines ou automotrices et des essieux.* — Art. 24. — Il sera tenu pour chaque machine, remorqueuse ou automotrice, un dossier spécial rendant compte de ses états de service.

Ce dossier se composera de fiches qui devront être tenues constamment à jour et indiquer à l'article de chaque machine ou automotrice, la date de la mise en service de la machine, le travail qu'elle a accompli, les réparations et les modifications qu'elle a reçues, les renouvellements de ses diverses pièces ou organes, les numéros d'ordre, lettres, marques ou timbres caractéristiques des organes importants en service sur le véhicule (réservoirs, moteurs, contrôleurs, compresseurs, essieux, etc.), lorsque ces organes seront susceptibles de passer d'un véhicule sur un autre; enfin, les avaries subies par la machine ou automotrice et les causes qui l'ont fait retirer de la circulation.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de toutes les machines et automotrices, ainsi que pour les organes importants susceptibles de passer d'une voiture sur une autre, des fiches ou des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre, de la lettre, de la marque ou du timbre caractéristique de l'essieu ou de l'organe, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, les numéros d'ordre des divers véhicules auxquels il aura été affecté successivement, ses antécédents, ses réparations et les visites prescrites par l'article 12 dont il aura été l'objet.

A cet effet, le numéro d'ordre, la lettre, la marque ou le timbre seront poinçonnés sur l'essieu ou l'organe.

Les registres, dossiers et fiches mentionnés aux paragraphes ci-dessus, seront représentés sans déplacement à toute réquisition, à l'Administration ainsi qu'aux ingénieurs et fonctionnaires chargés de la surveillance et du contrôle du chemin de fer métropolitain de Paris.

*Conduite des véhicules.* — Art. 25. — Les machines, remorqueuses ou automotrices, devront être desservies par un nombre d'agents suffisant pour la manœuvre des divers appareils et notamment des freins.

Ce nombre sera déterminé par nous, pour chaque type de machine, remorqueuse ou automotrice, en tenant compte des dispositions spéciales qu'il présente.

Lorsque la conduite d'une machine ou d'une automotrice sera normalement confiée à un mécanicien sans aide spécial, le véhicule ne pourra, en aucun cas, circuler seul, même en manœuvre, sans être monté par un second agent capable de produire l'arrêt si un accident mettait le mécanicien hors d'état de conduire.

### § 3. — Dispositions spéciales pour les automotrices

*Construction.* — Art. 26. — Les automotrices devront être construites conformément aux prescriptions applicables aux machines et aux voitures à voyageurs.

Elles présenteront, à toute époque de leur service, toutes les conditions de sûreté, de commodité et de propreté désirables.

Elles seront disposées de façon à permettre à l'agent préposé à la garde et à la surveillance de la voiture, de se rendre facilement et rapidement dans la loge occupée par le mécanicien.

Les cloisons qui sépareront les compartiments des loges réservées aux mécaniciens seront vitrées à leur partie supérieure sur la plus grande surface possible.

*Conduite et surveillance des automotrices.* — Art. 27. — Chaque automotrice sera conduite par un mécanicien agréé par nous, sur la proposition de l'ingénieur en chef du contrôle du métropolitain.

Elle sera placée, en outre, sous la surveillance d'un agent ou garde porteur d'une commission spéciale délivrée par nous, constatant qu'après examen subi devant un représentant du service du contrôle, il a été reconnu capable de produire l'arrêt et de prendre, en cas de nécessité, toutes les précautions utiles en vue de prévenir les accidents.

Les agents ou gardes commissionnés en exécution du paragraphe qui précède, seront astreints périodiquement, par les soins de la Compagnie et sous la surveillance du service du contrôle, à des exercices spéciaux leur permettant de conserver l'habitude des manœuvres qui peuvent leur incomber.

### § 4. — Voitures a voyageurs

*Permis de circulation.* — Art. 28. — Aucune voiture destinée au transport des voyageurs (voiture d'attelage, automotrice, etc.), ne pourra être mise en service qu'en vertu d'un permis de circulation indiquant la série, le numéro et le nombre de places du véhicule. Les permis de circulation seront délivrés par nous, sur la proposition du service du contrôle, et après avis de la commission spéciale d'examen des voitures du chemin de fer métropolitain de Paris.

Tout permis de circulation pourra, à toute époque, être révoqué par nous sur la proposition des ingénieurs du contrôle, la Compagnie entendue.

Lorsque l'une quelconque de ces voitures sera retirée du service, le permis de circulation sera immédiatement rapporté à la préfecture de police.

La remise en circulation d'une voiture dont l'interdiction aura été prononcée, ou qui aura été retirée du service à la suite d'ava-

ries graves, ne pourra avoir lieu que sur la délivrance d'un nouveau permis et après nouvel examen.

*Construction.* — Art. 29. — Il est interdit de mettre ou de maintenir en circulation des voitures d'attelage ou des automotrices dont les caisses ne réuniraient pas toutes les conditions de sûreté, de commodité et de propreté désirables.

Les voitures d'attelage et les caisses des automotrices seront construites sur un modèle approuvé par nous.

Elles seront suspendues sur ressort et elles devront satisfaire aux prescriptions des articles 7, 8, 9, 12, 13 et 14 du décret du 1er mars 1901, portant modification de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 sur les chemins de fer.

Elles seront complètement couvertes, garnies de banquettes avec dossiers, fermées à glaces avec rideaux sur les lignes présentant des parcours à ciel ouvert.

Chaque voiture ne comportera que des places d'une seule classe.

Les dossiers et les banquettes seront inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur des épaules des voyageurs. Ils seront munis de montants supportant des filets pour les bagages à main des voyageurs.

La Compagnie installera dans chaque voiture des appuis efficaces et en nombre convenable pour les voyageurs à admettre debout.

Chacun des accès sera pourvu à l'intérieur et de chaque côté des portes, de poignées montoires formant garde-doigts.

Chaque voiture à voyageurs sera munie des estampilles de la préfecture de police, des contributions indirectes, et, s'il y a lieu, de la préfecture de la Seine.

*Eclairage des voitures.* — Art. 30. — Les voitures seront pourvues de lampes électriques, disposées de façon que l'intérieur des véhicules soit très bien éclairé.

*Chauffage des voitures.* — Art. 31. — Sur toutes les lignes où nous le jugerons utile, les voitures devront être très bien chauffées au moyen de systèmes agréés par nous et conformément à nos prescriptions.

*Signal d'alarme.* — Art. 32. — Toutes les voitures seront munies d'un appareil spécial en bon état de fonctionnement destiné à permettre au chef de train, garde ou surveillant, ainsi qu'aux voyageurs de toute voiture d'un train de donner directement au mécanicien le signal d'arrêt. Cet appareil ne pourra être employé par les voyageurs qu'en cas d'accident ou de danger.

Le bouton de commande de cet appareil sera ostensiblement indiqué par une plaque portant les mots : *Signal d'alarme.*

En outre, une sonnerie d'alarme sera disposée dans chaque voiture pour permettre au mécanicien de donner au chef de train et aux gardes l'ordre de serrer les freins.

*Inscriptions à l'extérieur des trains.* — Art. 33. — Chaque train portera à l'avant et à l'arrière :

1° Un numéro d'ordre ;

2° Sur une girouette ou pavillon mobile, l'indication de la station terminus vers laquelle se dirigera le train, lorsque cette station ne coïncidera pas avec le terminus extrême de la ligne.

*Numérotage et signes distinctifs des voitures.* — Art. 34. — Chaque voiture portera à l'intérieur et à l'extérieur, de chaque côté et à chaque extrémité :

1° Une lettre indiquant la série à laquelle elle appartient;

2° Un numéro d'ordre;

3° La désignation très nette et très apparente de la classe des voyageurs qui pourront y prendre place.

Les voitures de première classe seront d'ailleurs pourvues à l'extérieur de signes caractéristiques permettant de les distinguer nettement des voitures de seconde classe.

Les numéros d'ordre et les signes distinctifs des voitures seront constamment maintenus en bon état, de façon à être toujours parfaitement visibles.

*Annonces.* — Art. 35. — Il ne pourra être inscrit ou placardé aucune annonce ou réclame d'intérêt privé ni à l'intérieur ni à l'extérieur des voitures, non plus que sur les glaces desdits véhicules sans notre autorisation.

*Indication du nombre des places des voitures.* — Art. 36. — Le nombre des places assises et celui des places debout, qui seront déterminés par nous, pour chaque voiture, seront peints à l'intérieur de chaque voiture.

## Titre III. — Service des trains

*Vitesse.* — Art. 37. — La vitesse des trains ne devra pas dépasser 36 kilomètres à l'heure, à moins d'une autorisation spéciale de notre part.

Elle sera réduite, conformément à nos prescriptions :

1° A la descente des rampes dont la déclivité dépasse 0m,02 par mètre;

2° A la traversée des croisements;

3° Au passage des aiguilles prises en pointe;

4° A la traversée des stations franchies sans arrêt;

5° Dans les courbes de rayon inférieur à 50 mètres.

Les points de ralentissement à observer, conformément aux dispositions qui précèdent, seront signalés suivant nos prescriptions.

*Feux des trains et des voitures isolées.* — Art. 38. — Toute voiture isolée ou tout train portera extérieurement et constamment allumés un ou plusieurs feux blancs à l'avant et un ou plusieurs feux rouges à l'arrière.

L'un au moins des feux d'avant et l'un au moins des feux d'arrière seront constitués par des lampes éclairées à l'huile ou au pétrole.

*Longueur maxima et composition des trains.* — Art. 39. — La longueur des trains ne dépassera pas 72 mètres.

Chaque train offrira au moins cent places, et comprendra des voitures des deux classes; toutefois le nombre des places réservées à la première classe ne devra jamais excéder le tiers du nombre des places offertes dans le train.

*Remorquage des trains.* — Art. 40. — Les machines ou automotrices devront toujours être attelées en tête des trains et tournées de manière à ce que les conducteurs se tiennent à l'avant.

Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres dans les gares ou les dépôts, pour le cas de secours ou lorsque des avaries au régulateur avant d'une automotrice à double appareil de mise en marche obligeront le conducteur à se servir du régulateur arrière. Le chef de train se placera alors dans la loge du mécanicien, à l'avant, pour surveiller la voie et les signaux.

Dans tous les cas prévus au paragraphe précédent, et d'une manière générale, dans tous les cas de refoulement, la vitesse ne devra jamais dépasser 10 kilomètres à l'heure.

Lorsque, exceptionnellement, un train ou une automotrice aura à refouler (c'est-à-dire à rétrograder en sens inverse de la marche normale sur la voie qu'il empruntera) jusqu'en un point au delà duquel il n'existera pas de signaux de protection efficaces, la vitesse du train ou de l'automotrice sera réduite à celle d'un homme au pas; en outre, le train ou l'automotrice sera précédé par un agent porteur d'un signal d'arrêt et marchant à 200 mètres au moins en avant de la queue du train ou de l'automotrice, mais en dehors de la voie parcourue; cet agent sera tenu en communication constante avec le mécanicien, de manière à pouvoir donner à ce dernier le signal d'arrêt, par l'intermédiaire, s'il est nécessaire, d'autres agents disposés à des distances suffisamment courtes l'un de l'autre.

*Attaches et chaînes de sûreté. — Accouplement des freins.* — Art. 41. — Les machines et voitures entrant dans la composition d'un train seront liées entre elles par des attaches rigides avec ressorts et chaînes de sûreté disposées de façon à éviter, soit au départ ou à l'arrivée, soit pendant la marche, toute réaction dangereuse ou incommode entre les divers véhicules.

Toutes les conduites de frein continu seront également toujours accouplées pour tous les véhicules, même en cas de secours d'un train par un autre, pour assurer dans toute la mesure possible une action simultanée du frein continu sur tous les essieux.

*Gardiennage des voitures et des freins.* — Art. 42. — En dehors du personnel nécessaire à la conduite de la machine ou de l'automotrice, chaque train sera accompagné du nombre de gardes ou surveillants qui sera prescrit par nous; dans tous les cas, un agent-garde sera placé sur le dernier véhicule du train.

Dans chaque train, l'un des gardes ou receveurs aura autorité sur les autres et sera seul chargé de donner au mécanicien le signal du départ.

*Horaires.* — Art. 43. — Les horaires à appliquer sur les différentes lignes ou sections du chemin de fer métropolitain seront fixés par des arrêtés spéciaux.

Ils seront portés à la connaissance du public au moyen de tableaux imprimés, revêtus de l'estampille de notre préfecture, qui seront constamment affichés à l'entrée des gares ou stations, ainsi que sur tous les quais.

Ces tableaux, dont le modèle sera arrêté par nous pour chaque ligne, indiqueront pour chaque tête de ligne les heures de départ de chaque train.

*Sens de la circulation normale sur chaque voie.* — Art. 44. — Pour les lignes à plusieurs voies, celles de ces voies qui seront affectées à la circulation de chaque sens seront déterminées par nous, sur la proposition de la Compagnie.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions que nous aurons prescrites à ce sujet, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée, et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions spéciales qui seront indiquées par les règlements de la Compagnie et dûment approuvées par nous.

*Espacement des trains et signaux.* — Art. 45. — Les mesures propres à maintenir, entre les trains qui se suivent, l'intervalle de temps ou d'espace nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation, seront déterminés par nous, la Compagnie entendue.

Des signaux seront placés sur les voies, partout où cela sera jugé utile, pour faire connaître aux mécaniciens s'ils doivent arrêter ou ralentir leur marche.

Aux points de bifurcation, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

En cas d'insuffisance des signaux établis par la Compagnie, nous prescrirons, la Compagnie entendue, l'établissement de ceux que nous jugerons nécessaires.

Les voies affectées à la circulation des trains devront être couvertes par des signaux, conformément aux réglements de la Compagnie, dûment approuvés par nous, dans le cas où il y aura nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons, ainsi que dans le cas où un train ou une machine isolée serait obligée de s'arrêter accidentellement en cours de route.

La Compagnie devra d'ailleurs nous faire connaître le système des signaux qu'elle aura adopté ou ceux qu'elle se proposerait ultérieurement d'adopter pour les cas prévus par le présent article. Elle sera tenue d'apporter à ces systèmes les modifications que nous jugerons nécessaires.

*Service en voie unique.* — Art. 46. — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une seule voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chacun des changements de voie extrêmes.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique

réservée à la circulation que dans les conditions prescrites par les règlements ou ordres de service de la Compagnie dûment approuvés par nous.

## TITRE IV. — Dispositions diverses

*Registre de plaintes.* — ART. 47. — Dans chaque gare ou station il sera tenu un registre coté et paraphé par nous, destiné à recevoir les plaintes du public relatives au service.

Ce registre sera représenté à toute réquisition du public et des agents du contrôle ou de l'autorité. Des dispositions seront prises par la Compagnie pour que le public puisse très commodément y inscrire ses observations ou réclamations.

Une enquête sera immédiatement ouverte par la Compagnie au sujet de chaque plainte, et le résultat en sera transmis directement, ainsi que le relevé de la plainte, à la préfecture de police.

Le rapport d'enquête mentionnera également, le cas échéant, la peine disciplinaire infligée à l'agent signalé, mais sous la réserve pour l'Administration de reviser, s'il y a lieu, les décisions prises à ce sujet par la Compagnie

Les décisions émanant tant de la Compagnie que de l'Administration seront transcrites dans le délai d'un mois, en regard de la plainte, sur le registre de la gare, où le plaignant sera toujours admis à en prendre connaissance.

Un avis indiquant l'existence du registre des plaintes et le point de la gare ou de la station où ce registre est déposé sera affiché en permanence dans toutes les gares et stations, sur chaque quai ainsi que dans les salles de distribution des billets.

*Accidents.* — ART. 48. — En cas d'accidents de personnes, d'accidents matériels importants ou d'explosion quelconque, avis en sera immédiatement, et par les voies les plus rapides, envoyé par les soins de la Compagnie ou de ses agents à notre préfecture, à l'ingénieur en chef, à l'ingénieur et à l'inspecteur du contrôle.

Lorsque l'accident aura une certaine gravité, la Compagnie exploitante avisera, en outre, par la voie la plus rapide, le Ministre des Travaux publics.

Lorsqu'il se produira un fait de nature à donner ouverture à l'action publique et, en tout cas, s'il y a mort ou blessure, cet avis devra être également transmis au procureur de la République.

*Modifications ou incidents de service, détresses, retards.* — ART. 49. — La Compagnie ou ses agents devront aviser immédiatement les ingénieurs et inspecteurs du contrôle

1° Des changements apportés soit au service, soit aux horaires, notamment des interruptions de service dépassant 15 minutes, des organisations de service à voie unique, etc.;

2° Des détresses causées par des avaries survenues dans une usine de production d'énergie, ainsi que des détresses qui auront nécessité un secours.

*Annonce au public des retards et interruptions du service.* — Art. 50. — La Compagnie prendra les dispositions nécessaires pour que tout retard dans la marche des trains dépassant 15 minutes ainsi que la durée présumable de ce retard, soient annoncés au public, dans toutes les stations desservies par le train retardé, au moyen d'avis affichés d'une manière bien apparente près des guichets de distribution et sur les quais.

*Surveillance et police. — Agents assermentés.* — Art. 51. — Les inspecteurs, contrôleurs, chefs de station, surveillants de quais et chefs de trains au service de la Compagnie, pourront être agréés par nous en qualité d'agents assermentés.

Ils pourront, dans ce cas, constater à l'égard des contrevenants les infractions aux lois et règlements régissant le chemin de fer métropolitain.

*Crieurs, vendeurs ou distributeurs d'objets quelconques.* — Art. 52. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par la Compagnie à exercer sa profession dans l'enceinte du chemin de fer qu'en vertu d'une autorisation spéciale délivrée par nous.

Il en sera de même pour l'installation dans les stations d'appareils automatiques

## Titre V. — Dispositions spéciales de police et de sécurité

Art. 53. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer métropolitain :

1° De pénétrer, sans y être autorisée régulièrement, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ou objets quelconques ;

3° D'y introduire des animaux d'aucune espèce ou de laisser s'y introduire ceux dont elle a la garde ;

4° De manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public, de les déranger ou d'en empêcher le fonctionnement ;

5° De dégrader ou altérer, sous quelque prétexte que ce soit, la voie ferrée et les ouvrages qui en dépendent (clôtures, barrières, bâtiments, ouvrages d'art, affiches, tableaux, etc.) ;

6° De traverser les voies autrement que par les passages supérieurs ou inférieurs affectés au public.

Art. 54. — Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet et de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet ;

2° D'entrer dans des voitures ou d'en sortir pendant la marche, et autrement que par les portières qui se trouvent du côté où se fait le service du train ; d'y entrer par les portes réservées à la sortie, ou d'en sortir par les portes réservées à l'entrée dans les stations autres que les terminus ;

3° De monter dans les voitures en surnombre des places fixées par nous;

4° De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher en dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans un compartiment ayant une destination spéciale;

5° De fumer à l'intérieur des voitures ou de cracher sur les parquets:

6° D'ouvrir les portières pendant la marche;

7° De se servir, sans motif plausible, du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la Compagnie.

Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations et lorsque le train est complètement arrêté.

Ils sont tenus de présenter leurs billets à toute réquisition des agents de la Compagnie.

Les billets pourront être perforés par lesdits agents de manière à établir la preuve du contrôle.

L'entrée des gares, stations et voitures est interdite :

1° A tout individu en état d'ivresse;

2° A toutes personnes vêtues d'une manière malpropre ou incommode, ou porteurs soit d'armes à feu chargées, soit de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient salir, gêner ou incommoder les voyageurs.

Toute personne porteur d'une arme à feu devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est pas chargée.

Pourront être exclues des voitures les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la Compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes qui précèdent.

Art. 55. — Les agents de la Compagnie devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin de fer, dans quelque partie que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout agent du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de la force publique.

Les animaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière.

Art. 56. — Aucune personne autre que le mécanicien ne pourra monter sur une machine remorqueuse ou se tenir dans l'une des loges réservées pour la conduite du véhicule moteur, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de la Compagnie.

Sont exceptés de cette interdiction les fonctionnaires chargés de la surveillance.

## Titre VI. — Des obligations imposées à la Compagnie

*Propositions de service.* — Art. 57. — La Compagnie sera tenue de nous soumettre les propositions relatives à l'exploitation, dans le délai qui sera fixé par nous, faute de quoi il y sera statué directement.

S'il y a lieu de modifier ces propositions et, sauf le cas d'urgence, la Compagnie sera entendue avant la prescription de ces modifications.

*Personnel employé par la Compagnie.* — Art. 58. — La Compagnie ne pourra employer comme chefs de gare ou station, contrôleurs, surveillants de quais, mécaniciens, chefs de trains, gardes et receveurs que des agents pourvus d'une autorisation délivrée par nous.

Avant d'engager un de ces agents, elle devra retirer à la préfecture de police son autorisation.

Lorsque l'un d'eux cessera son service, la Compagnie rapportera dans les vingt-quatre heures son autorisation à la préfecture de police.

Il est interdit d'employer un agent auquel l'autorisation aura été retirée.

*Registres d'inscription du personnel.* — Art. 59. — La Compagnie inscrira sur des registres les noms et prénoms des agents spécifiés à l'article précédent, ainsi que le numéro matricule et celui de leur inscription à la préfecture de police.

Ces registres devront être tenus constamment à jour.

La Compagnie devra, en outre, prendre les mesures nécessaires pour conserver en note sur des feuilles de service, les noms des différents agents auxquels aura été confiée chaque jour la conduite ou la surveillance d'une machine, d'une automotrice ou d'une voiture.

Ces registres ou feuilles seront représentés à toute réquisition des agents de l'autorité ou du contrôle :

1° Au siège social de la Compagnie ;

2° Au bureau d'attribution, lorsqu'il y aura lieu de procéder à une vérification sur une injonction émanée de l'Administration.

La Compagnie devra conserver ces registres ou feuilles pendant une année à dater du jour de la dernière inscription.

*Objets trouvés.* — Art. 60. — La Compagnie devra veiller à ce que les objets trouvés dans les stations et voitures soient déposés à la préfecture de police dans les quarante-huit heures, s'ils n'ont pu être rendus sur-le-champ à leurs propriétaires.

*Règlements du service intérieur.* — Art. 61. — La Compagnie soumettra à notre approbation les règlements et ordres de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer métropolitain.

## TITRE VII. — **Dispositions relatives aux chefs de station, contrôleurs, surveillants de quais, receveurs, mécaniciens, chefs de trains et gardes de voitures.**

### 1° DISPOSITIONS COMMUNES

*Conditions d'admission. — Autorisation.* — ART. 62. — Nul ne pourra conduire une machine, une automotrice ou une remorqueuse affectée à l'exploitation du chemin de fer métropolitain, ni être employé comme chef de station, contrôleur, surveillant de quai, receveur, chef de train ou garde de voiture s'il n'est porteur d'une autorisation délivrée par nous à cet effet.

Le postulant devra fournir à l'appui de sa demande, un extrait de son acte de naissance, deux exemplaires de sa photographie (chaque exemplaire devra avoir 2 centimètres de largeur sur 3 centimètres de hauteur), ainsi qu'un certificat authentique de résidence et une lettre d'acceptation de la Compagnie qui le prend à son service.

Les mécaniciens devront faire preuve, devant l'ingénieur en chef du contrôle du métropolitain ou l'un de ses délégués, qu'ils possèdent l'expérience nécessaire pour l'emploi prompt et sûr des appareils de mise en marche et d'arrêt et pour la direction du véhicule, qu'ils sont à même de reconnaître si les divers appareils sont en bon état de service, et de prendre toutes les précautions utiles pour prévenir les explosions et autres accidents, qu'ils sauraient au besoin réparer une légère avarie de route.

Il sera remis à la préfecture de police à chacun des candidats une autorisation spéciale.

L'un des exemplaires de la photographie sera annexé à l'autorisation.

*Pièces à porter pendant le service, à représenter aux agents de l'autorité ou du contrôle, et à rendre en cas de cessation de service.* — ART. 63. — Les chefs de station, contrôleurs, surveillants de quais, receveurs, chefs de trains, gardes et mécaniciens devront toujours être porteurs, pendant le service, de l'autorisation personnelle ou de la commission spéciale délivrée par nous.

En cas de cessation de service, ces employés devront, avant leur départ, remettre à la Compagnie leurs autorisations respectives.

En cas de refus de leur part, la Compagnie devra en faire la déclaration à la préfecture de police dans les vingt-quatre heures.

*Défense de fumer.* — ART. 64. — Il est interdit à tous les agents ou employés du chemin de fer métropolitain de fumer pendant le service.

*Impolitesse, grossièreté, brutalité.* — ART. 65. — Toute impolitesse, tout acte de grossièreté ou de brutalité de la part des chefs

de station, contrôleurs, surveillants de quais, receveurs, chefs de trains, gardes ou mécaniciens, seront réprimés.

Les contrevenants seront passibles, suivant les cas, de poursuites judiciaires ou de peines disciplinaires.

*Retrait de l'autorisation.* — Art. 66. — En cas d'infractions aux règlements, de plaintes graves ou réitérées, ou pour tout autre motif, qui intéresserait la sécurité publique, l'autorisation donnée aux agents mentionnés dans l'article précédent sera retirée temporairement ou définitivement.

Pour les mécaniciens, le retrait sera prononcé sur l'avis de l'ingénieur en chef du contrôle du métropolitain.

Les intéressés seront toujours entendus.

*Uniformes et signes distinctifs.* — Art. 67. — Les divers agents du chemin de fer métropolitain porteront un uniforme dont le modèle sera approuvé par nous.

Il leur est formellement interdit de quitter cet uniforme pendant le service.

Tout agent que ses fonctions obligeront à des rapports avec le public, même momentanément, devra porter ostensiblement un numéro spécial appartenant, quel que soit le service des agents, à une série unique pour la Compagnie. Ce numéro sera soit gravé sur une plaque portée sur la poitrine, soit brodé sur le collet de l'uniforme; les chiffres du numéro seront d'une hauteur de 0m,012 au moins et se détacheront nettement de tous autres ornements ou indications.

Dans chaque gare ou station, le chef de service portera, comme signe distinctif, une coiffe blanche à sa casquette.

*Renseignements à fournir aux voyageurs. — Présentation du registre des plaintes.* — Art. 68. — Les chefs de gare, surveillants de quais, contrôleurs, receveurs, chefs de trains et gardes devront donner aux voyageurs qui les demandent tous les renseignements concernant leur service.

Les chefs de station ou leurs représentants remettront ou représenteront à toute réquisition du public ou des agents de l'autorité le registre de plaintes mentionné à l'article 47.

*Défense d'abandonner son poste.* — Art. 69. — Il est interdit aux chefs de station ou à leurs suppléants d'abandonner leur poste sans s'être fait préalablement remplacer.

### 2° DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX MÉCANICIENS

*Conduite et surveillance de l'appareil moteur.* — Art. 70. — Le mécanicien chargé de la conduite d'une machine, automotrice ou remorqueuse, devra veiller à ce que toutes les parties de l'appareil moteur, les freins, les sablières et les divers systèmes de commande des freins et sablières soient en bon état et fonctionnent bien.

Il est notamment prescrit aux mécaniciens, chefs de trains et gardes-frein des trains, de procéder de concert à une vérification spéciale, leur permettant de s'assurer de l'état et du fonctionnement des appareils d'arrêt et de sécurité (freins, sablières, signal d'alarme ou d'intercommunication, etc.) et des divers systèmes de commande de ces appareils, avant de partir soit des stations qui seront désignées par nous, soit de toute autre station où une modification aura été apportée à la composition du train ou à l'attelage d'une machine.

La même vérification devra, d'ailleurs, être renouvelée avant de remettre en marche un train resté en détresse, ainsi que toutes les fois où un train aura stationné plus d'une demi-heure.

Si le mécanicien a reconnu au départ ou en cours de route des défectuosités quelconques aux appareils qu'il dirige, il devra le plus tôt possible en aviser son chef hiérarchique, et les mentionner sur un registre spécial qui sera tenu, à cet effet, à la disposition des mécaniciens dans les gares ou stations désignées par nous.

*Défense d'abandonner les machines automotrices ou remorqueuses en service.* — Art. 71. — Il est interdit à tout mécanicien de quitter, en cours de service, la machine automotrice ou remorqueuse dont il a la conduite ou la surveillance.

Aux terminus, stations ou arrêts, ces agents ne doivent, en aucun cas, sortir de leur machine ou automotrice, avant d'avoir mis à l'arrêt tous les organes moteurs ou de freinage dont ils disposent, notamment les appareils qui permettent d'interrompre la prise de courant électrique, et sans s'être, au préalable, fait remplacer, pour la surveillance du véhicule, sur la machine ou l'automotrice, par un agent dûment reconnu par nous, capable de produire et de maintenir l'arrêt et de prendre toutes les précautions utiles pour prévenir les accidents.

*Appareil sonore avertisseur. — Usage.* — Art. 72. — Avant la mise en marche, à l'approche des gares et bifurcations, à l'entrée et à la sortie des tranchées, des courbes et des souterrains, et avant le croisement de tout train de sens contraire, le mécanicien devra faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre.

Il ne devra toutefois, en aucun cas, abuser du sifflet.

*Vitesse normale. — Ralentissements. — Arrêts des trains.* — Art. 73. — En marche, tout mécanicien se conformera aux maxima de vitesse fixés conformément à l'article 37 ; il devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche si les circonstances l'exigent, notamment en cas d'obstacle, en tenant compte des facultés d'arrêt dont il dispose, de l'état des voies, des glissements possibles lors de l'arrêt, et des conditions atmosphériques. Il se conformera aux signaux qu'il rencontrera ou qui lui seront transmis et signalera, au premier arrêt, les anomalies qu'il aura remarquées ; il surveillera

toutes les parties de la machine, notamment la pression de l'air comprimé dans les divers réservoirs et conduites du frein, et il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre des freins et sablières dont il a la disposition.

Pour obtenir l'arrêt, tout mécanicien devra se servir couramment du frein continu dont il dispose : il pourra toutefois faire usage simultanément de tous les moyens d'arrêt mis à sa disposition.

*Distance minima à observer entre les trains.* — Art. 74. — Aucun train, aucune machine, automotrice ou remorqueuse, ne doit s'approcher à moins de 200 mètres d'un train en marche dans le même sens.

*Arrêts des trains, mise en marche, démarrage.* — Art. 75. — Sauf dans les cas de force majeure, de rencontre de signal de voie fermée, ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares et stations ou aux lieux de stationnement autorisés.

Toutefois les mécaniciens seront tenus de s'arrêter le plus promptement possible à tout signal qui leur sera donné au moyen de l'appareil d'alarme prescrit par l'article 32.

Dans les stations et gares, l'arrêt des trains devra s'effectuer de manière à placer la tête des trains au droit de la plaque indicatrice spéciale disposée à cet effet.

Les mécaniciens ne devront se mettre en marche au départ, ou ne reprendre leur marche après un arrêt quelconque que sur le signal du chef de train.

Dans tous les cas, les arrêts et démarrages devront se faire sans secousse ni recul.

### 3° DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX CHEFS DE STATION, SURVEILLANTS DE QUAIS, CHEFS DE TRAINS ET GARDES DES VOITURES

*Annonce des stations. — Ordre de mise en marche. — Aide aux voyageurs.* — Art. 76. — Dans chaque station, les chefs de trains, gardes des voitures et surveillants de quais annonceront, à haute et intelligible voix, chacun dans la voiture dont il aura spécialement à assurer le service :

1° A l'arrêt du train, la station atteinte ;

2° Au départ du train, la première station suivante de façon à avertir, en temps utile, les voyageurs de l'approche des points où ils pourront ou devront descendre.

Dans les stations, les chefs de trains, gardes, chefs de station et surveillants de quais, ouvriront et fermeront les portières, et aideront les voyageurs, surtout les femmes et les enfants, à entrer dans les voitures ou à en sortir.

Dans les gares ou stations, le chef de train ne pourra donner au mécanicien le signal du départ qu'après en avoir reçu l'ordre du chef de gare ou de son suppléant.

En pleine voie et dans les stations où, sur notre autorisation, le

service du quai ne sera pas assuré par un agent spécial, l'initiative de l'ordre de départ appartient au chef de train.

Dans tous les cas, l'ordre de départ ne devra être donné que lorsque l'agent qui en est chargé se sera assuré que la voie est libre, que la descente et la montée des voyageurs sont terminées et que les gardes sont rentrés dans leurs voitures.

*Surcharge.* — Art. 77. — Il est interdit aux chefs de station, surveillants de quais, chefs de trains et gardes d'admettre plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places fixé par nous.

Par exception, les ingénieurs, inspecteurs et contrôleurs du service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer métropolitain munis de la carte d'identité délivrée par nous, seront toujours admis dans les voitures, même en surnombre.

*Annonce du « Complet ».* — Art. 78. — Lorsque toutes les places d'une voiture seront occupées, les chefs de station, surveillants de quais, chefs de trains ou gardes chargés du service de la voiture l'annonceront à haute et intelligible voix.

*Police des voitures. — Mesures d'hygiène et de sécurité.* — Art. 79. — Les chefs de trains et les gardes maintiendront l'ordre dans leurs voitures ; ils veilleront à ce que les voyageurs se placent de manière à ne pas se gêner mutuellement, et à permettre l'accès facile des portes de sortie à l'arrivée aux stations et gares.

Pendant la marche, ils feront en sorte que les portes des voitures restent constamment closes, et ils tiendront fermées à clef les portes ouvrant du côté opposé à celui où se fera le service des voyageurs dans la première station vers laquelle se dirigera le train.

A chaque station terminus, les chefs de trains et les gardes devront visiter l'intérieur des voitures confiées à leur surveillance à l'effet de vérifier si des objets ont été laissés par les voyageurs.

Il est défendu aux chefs de station, aux surveillants de quais, aux contrôleurs, aux chefs de trains et aux gardes des voitures :

1° De laisser entrer dans les stations et dans les voitures des individus soit en état d'ivresse, soit vêtus d'une manière malpropre ou incommode, soit porteurs d'armes à feu chargées, ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur pourraient salir, gêner ou incommoder les voyageurs ;

2° De laisser fumer dans les voitures ou cracher sur les parquets ;

3° D'admettre des animaux dans l'enceinte du chemin de fer métropolitain.

*Affichage et exécution de la présente ordonnance.* — Art. 80. — Des exemplaires de la présente ordonnance seront constamment affichés par les soins de la Compagnie aux abords des bureaux, dans les vestibules des gares et sur les quais.

En outre, des extraits en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet seront placés à l'intérieur des voitures.

Art. 81. — L'ingénieur en chef, l'ingénieur ordinaire, les inspecteurs et tous autres agents du contrôle, sont chargés d'assurer l'exécution de la présente ordonnance, qui sera notifiée à la Compagnie du chemin de fer métropolitain.

---

## CAHIER DES CHARGES TYPE[1] POUR LA CONCESSION DES TRAMWAYS

*Approuvé par le décret du 6 août 1881 et modifié par le décret du 13 février 1900*

### TITRE PREMIER. — Tracé et construction

ARTICLE PREMIER. — Le *réseau*[2] de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport *des voyageurs et des marchandises*[3].

La traction aura lieu par *chevaux*[4].

ART. 2. — *Ce réseau comprendra les lignes suivantes*[5]... et empruntera les voies publiques ci-après désignées[6]....

ART. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de... à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de... à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon *que la section de... à...* soit livrée à l'exploitation le... *la section de... à... le...* et le *réseau* entier le...

[1] La présente formule type de cahier des charges est rédigée dans l'hypothèse d'une concession conférée par l'État à un département. Ces mots seront modifiés partout où ils seront écrits en italique, suivant que l'on se trouvera dans l'un ou l'autre des cas prévus par les articles 27 et 28 de la loi du 11 juin 1880.

On a aussi écrit en italique les autres mots et chiffres qui peuvent être modifiés suivant les circonstances.

Les dispositions ci-après s'appliquent spécialement aux voies ferrées empruntant le sol des voies publiques sur toute l'étendue de leur tracé. Quand le tramway projeté comportera des parties établies en rase campagne et sur plate-forme indépendante, il y aura lieu d'y ajouter ceux des articles du cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local qui seraient utiles dans l'espèce, en leur donnant des numéros *bis* pour ne pas changer le numérotage des autres articles.

[2] Ou la ligne.

[3] Ou au service exclusif des voyageurs.

[4] Ou par locomotives à vapeur, ou par moteur mécanique de tout autre système.

[5] Ou la ligne partira de...

[6] Indiquer les déviations, s'il y a lieu.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de...[1]

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas...[2] et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas...[2] La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de[3]... pour les locomotives et de...[3] pour les autres véhicules et leurs chargements.

[1] 1m,44, 1 mètre (1m,055 pour certaines parties de l'Algérie), 80 centimètres, 75 centimètres ou 60 centimètres.

[2] Largeurs à déterminer dans chaque cas particulier.

Pour la voie de 1m,44, on se basera sur les dimensions admises pour le matériel roulant des lignes d'intérêt général dans la même région sans dépasser le maximum de 3m,20.

Pour les autres largeurs de voie, on se renfermera dans les maxima ci-après :

| DÉSIGNATION | VOIE | | | |
|---|---|---|---|---|
| | de 1m,055 et 1m,00 | de 0m,80 | de 0m,75 | de 0m,60 |
| Largeur du matériel, des véhicules et de leurs chargements | 2m,50 | 2m,10 | 2m,00 | 1m,80 |
| Largeur du matériel roulant, toutes saillies comprises. | 2m,80 | 2m,40 | 2m,30 | 2m,10 |

[3] Pour la voie de 1m,44 : 4m,20.

Pour les autres largeurs de voie, on ne devra pas dépasser les chiffres ci-après :

| DÉSIGNATION | VOIE | | | |
|---|---|---|---|---|
| | de 1m,055 et 1m,00 | de 0m,80 | de 0m,75 | de 0m,60 |
| Hauteur des locomotives... | 3m,50 | 3m,30 | 3m,20 | 3m,00 |
| Hauteur des autres véhicules et de leurs chargements . | 3m,30 | 2m,90 | 2m,70 | 2m,40 |

Ces maxima serviront à fixer la hauteur des ouvrages d'art qui seront établis au-dessus de la voie.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de... [1].

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à... [2]

Le maximum des déclivités est fixé à... [3] millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un... [4] de... [5] d'épaisseur qui régnera dans l'entre-rails et à... [6] au moins de chaque côté conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce... [4]

La chaussée... [7] de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel de tramway (toutes saillies comprises) il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2m,60 permettant à une voi-

[1] La largeur de l'entre-voie sera réglée de telle façon qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins 0m,50.

[2] En général, à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié et s'il s'agit de lignes à traction mécanique :

40 mètres pour les voies de 1m,44, 1m,055 et 1 mètre ;

30 mètres pour les voies de 0m,80, 0m,75 et 0m,60.

S'il s'agit de lignes à traction de chevaux :

20 mètres pour les voies de 1m,44, 1m,055 et 1 mètre ;

15 mètres pour les voies de 0m,80, 0m,75 et 0m,60.

[3] A fixer pour chaque cas particulier et de façon à satisfaire, s'il y a lieu, aux obligations imposées par l'article 33 du règlement d'administration publique sur les lignes de tramways à traction mécanique.

[4] Pavage ou empierrement, suivant la nature de la chaussée dont il s'agit, sa fréquentation, sa situation en rase campagne ou en traverse, etc.

[5] Epaisseur à déterminer dans chaque cas particulier, suivant la nature de la chaussée.

[6] Largeur à déterminer dans chaque cas particulier.

[7] Pavée ou empierrée.

ture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de...[1] au moins. Le concessionnaire construira, en outre, suivant les dispositions qui lui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée, des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique ; la profondeur de ces gares, mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement, sera de...[2] au minimum.

Un intervalle libre d'au moins 1m,40 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de... de largeur[3] et d'au moins[4]... d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de...,[5] cette largeur minimum étant mesurée en dehors de

[1] Minimum à fixer au besoin pour chacune des voies publiques suivies par le tramway en vue d'assurer la sécurité de la circulation des piétons.

[2] Dimension à fixer d'après les circonstances locales si la voie publique n'est pas assez large pour le dépôt des matériaux qui trouvaient place auparavant sur l'espace occupé par la voie ferrée.

[3] Largeur généralement égale à la largeur de la voie augmentée d'au moins 80 centimètres.

[4] Il conviendra de déterminer l'épaisseur totale du ballast, de manière qu'il existe au moins une épaisseur du ballast de 15 centimètres sous les traverses, sans que la différence du niveau entre le dessus du rail et la plate-forme puisse être inférieure à 30 centimètres.

[5] Largeur à déterminer d'après les circonstances locales en vue d'assurer la sécurité de la circulation des voitures et des piétons.

l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique, au moyen d'une bordure d'au moins...[1] de saillie en...[2] d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 1m,40 subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'exterieur, seront au niveau de l'accotement régularisé ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

*a*) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, 1m,10. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites ;

*b*) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60 ;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

[1] En général 12 centimètres.

[2] Pierre ou terre gazonnée.

Quand l'établissement du tramway sur de larges trottoirs, existant dans les traverses, aura été autorisé, on fera application de l'article 7.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en... et du poids de... kilogrammes au moins par mètre courant : ils seront posés sur[1]...

Art. 11[2]. — *Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs et des marchandises sur tous les points du parcours, sauf sur les sections ci-dessous indiquées : ...*

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs et des gares, pour la réception et la livraison des marchandises, suivant les indications ci-après : ...

## Titre II. — Entretien et Exploitation

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend le *pavage*[3] des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 0m,50 qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de

[1] Les blancs laissés dans l'article 10 seront remplis suivant le type de voie, de supports, d'éclissage, d'entretoisement, etc.

[2] Cet article sera modifié dans le cas où l'on adoptera l'un des deux autres modes d'exploitation prévus par le règlement d'administration publique : arrêts en pleine voie sur tout le parcours, ou arrêts seulement à des gares, stations ou haltes déterminées.

[3] Ou l'*empierrement*.

l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens *sur la ligne entière* est fixé à...

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

*Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide.*

Les trains se composeront de... voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas...[1]

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de... kilomètres à l'heure[2].

## Titre III. — Durée et déchéance de la concession

Art. 16. — La durée de la concession *du réseau*[2] mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le...

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'*État* sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre, en bon état d'entretien, la voie ferrée avec toutes les installations faites sur le sol des voies publiques, ainsi que tous les immeubles et objets mobiliers qui en dépendent, tels que les barrières et clôtures, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du tramway, bureaux d'attente et de contrôle, etc., établis dans des immeubles exclusivement affectés à cet usage.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'*État* aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

[1] Chiffres à déterminer suivant les espèces, sans pouvoir dépasser les limites fixées par les articles 30 et 33 du règlement d'administration publique pour les lignes de tramway à traction mécanique.

[2] Ou de la ligne.

En ce qui concerne les objets mobiliers [1], tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'*État* se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'*État*

L'*État* sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'expert ; et, réciproquement, si l'*État* le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois l'*État* ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le *Gouvernement* déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait au contraire que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 19. — L'*État* aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective *du réseau entier*, ou au plus tard à partir de la fin du délai, qui est fixée dans l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est réclamé par l'*État* après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention, on en déduira les produits nets des *deux* plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des *cinq* autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

[1] Au cas où le pouvoir concédant veut se réserver la propriété des objets mobiliers, tels que matériel roulant, mobilier, outillage, qui auront été payés soit par lui, soit à l'aide de fonds dont il supporte ou garantit l'intérêt et l'amortissement, une clause spéciale devra être insérée à cet effet dans la convention.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des *sept* années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphe de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour l'*État*.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le Ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 38, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'*État* et lui restera acquise.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881, ainsi que le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement, dans les conditions qui seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le Ministre des Travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22. — Les dispositions des deux articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

## TITRE IV[1]. — **Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises**

ART. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés[2].

| TARIF<br>1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE<br>GRANDE VITESSE | PRIX | | |
|---|---|---|---|
| | de péage | de transport | Totaux |
| | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| Voyageurs.. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces au moins pendant l'hiver (1re *classe*)..... | 0,067 | 0,033 | 0,10 |
| Voitures couvertes, fermées à glaces, au moins pendant l'hiver et à banquettes rembourrées (2e *classe*)..... | 0,050 | 0,025 | 0,075 |
| Voitures couvertes et fermées à vitres, au moins pendant l'hiver (3e *classe*)..... | 0,037 | 0,018 | 0,055 |
| Enfants..... Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. | | | |
| De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. | | | |
| Au-dessus de sept ans, ils paient place entière. | | | |
| Chiens transportés dans les trains de voyageurs..... (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30.) | 0,01 | 0,005 | 0,015 |

[1] Les articles du titre IV sont susceptibles d'être, les uns réduits à un petit nombre de dispositions, les autres laissés en blanc lorsque le tramway ne sera affecté qu'à un service de voyageurs seulement ou de voyageurs et de messagerie; mais il conviendra de ne pas modifier le numérotage des articles suivants.

[2] Chiffres à fixer pour chaque concession : les chiffres inscrits ci-dessous sont présentés à titre de renseignements utiles à consulter.

| TARIF (*suite*) | PRIX de péage | PRIX de transport | PRIX Totaux |
|---|---|---|---|
| 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE | | | |
| *Petite vitesse.* | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. | 0,07 | 0,03 | 0,10 |
| Veaux et porcs | 0,025 | 0,015 | 0,04 |
| Moutons, brebis, agneaux, chèvres | 0,01 | 0,01 | 0,02 |
| Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés. | | | |
| 2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE | | | |
| *Marchandises transportées à grande vitesse.* | | | |
| Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs | 0,20 | 0,16 | 0,36 |
| *Marchandises transportées à petite vitesse.* | | | |
| 1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes | 0,09 | 0,07 | 0,16 |
| 2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bière. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées | 0,08 | 0,06 | 0,14 |
| 3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argile. — Briques. — Ardoises | 0,06 | 0,04 | 0,10 |
| 4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables | 0,05 | 0,03 | 0,08 |
| *Tarif spécial par wagon complet.* | | | |
| Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes | 0,04 | 0,02 | 0,06 |
| Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas *six cents* kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, 0f.50 par wagon et par kilomètre. | | | |
| 3° VOITURES ET MATERIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE | | | |
| *Par pièce et par kilomètre.* | | | |
| Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes | 0,09 | 0,06 | 0,15 |
| Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes | 0,12 | 0,08 | 0,20 |
| Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi) | 1,80 | 1,20 | 3,00 |
| Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi) | 2,25 | 1,50 | 3,75 |
| Tender de 7 à 10 tonnes | 0,90 | 0,60 | 1,50 |
| Tender de plus de 10 tonnes | 1,35 | 0,90 | 2,25 |
| Les machines locomotives seront considérées comme | | | |

| TARIF (*suite*) | PRIX de péage | PRIX de transport | PRIX Totaux |
|---|---|---|---|
| 2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE | | | |
| *Marchandises transportées à petite vitesse* | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide. | | | |
| Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur | 0,15 | 0,10 | 0,25 |
| Voitures à 4 roues, à deux fonds et à 2 banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. | 0,18 | 0,14 | 0,32 |
| Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligence, etc.: les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe. | | | |
| Voiture de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide | 0,12 | 0,08 | 0,20 |
| Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre | 0,08 | 0,06 | 0,14 |
| 4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORTS DES CERCUEILS | | | |
| *Grande vitesse.* | | | |
| Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes | 0,36 | 0,28 | 0,64 |
| Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté par les trains ordinaires dans un compartiment isolé, au prix de | 0,18 | 0,12 | 0,30 |
| Et pour les trains express dans une voiture spéciale, au prix de | 0,60 | 0,40 | 1,00 |

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce

chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du *Ministre des travaux publics*[1].

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 25. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 26 et 27 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 26. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 5.000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

[1] Ou du *préfet*, si la concession émane d'un *département* ou d'une *commune* (Art. 33 de la loi du 11 juin 1880).

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 27. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs ;

4° A l'or et à l'argent soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de 3 mois au moins pour les voyageurs et de 1 an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du *Ministre des Travaux publics*[1], conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire, dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment, avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 30. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés, de gare en gare, dans des délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train ;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à

[1] Ou du *préfet*, si la concession n'est pas donnée par l'*État*.

petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le *Ministre des Travaux publics*, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 31. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasin du tramway, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Art. 32. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 3.000 habitants, soit un centre de population de 3.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du tramway.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde, sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des

entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 42 du règlement d'administration publique du... prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et à 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

## Titre V. — Stipulations relatives à divers services publics

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'Administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'Administration des Postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'Administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le Conseil de préfecture.

## Titre VI. — Clauses diverses

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du... afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de...[1] par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le... à la caisse du...

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de... en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les *quatre cinquièmes* en seront rendus au concessionnaire par *cinquième* et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier *cinquième* ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39[2]. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à...

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au *secrétariat général de la préfecture de*[3]...

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'Administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département d... sauf recours au Conseil d'État.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

[1] Les frais de contrôle ont été fixés, dans plusieurs concessions déjà données à la somme annuelle de 50 fr. par kilomètre.

[2] En cas de concession à un département ou à une commune d'un tramway avec rétrocession, les articles 38 et 39 seront supprimés dans le cahier des charges et insérés dans la convention relative à la rétrocession.

[3] Ou *au secrétariat de la mairie de....*

## CAHIER DES CHARGES POUR LA CONCESSION DES TRAMWAYS

*Département de la Seine*

### TITRE PREMIER. — Tracé et construction

ARTICLE PREMIER. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et éventuellement des messageries; ce dernier service devant être établi lorsque l'Administration l'aura décidé, le concessionnaire entendu, après que les tarifs maxima auront été mis à l'enquête et fixés par un nouveau décret.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques. Les conducteurs électriques aériens ne pourront être admis qu'à l'extérieur de Paris.

ART. 2. — La ligne partira de
et aboutira à

Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

En outre, elle empruntera les voies ferrées existantes :

ART. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de *deux mois* à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de *quatre mois* à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation un an, au plus, après le commencement des travaux.

ART. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera, au plus, de 4m,60.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de telle manière que, entre les parties les plus saillantes de deux véhicules se croisant, il reste un intervalle libre d'au moins 0m,50.

ART. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 18 mètres. Les déclivités seront celles des voies publiques empruntées.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels,

de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet de la Seine.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails seront compris dans un pavage en bois ou en pierre établi sur une fondation en béton de ciment de 0m,15 d'épaisseur au minimum ; cette fondation s'étendra sur une largeur d'au moins 0m,60 en dehors des rails. Le pavage régnera dans l'entre-rails et à 0m,55 au moins de chaque côté des rails extérieurs. Le tout sera établi conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage ainsi que la fondation en béton.

La chaussée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2m,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1m,10 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de cailloux de 2m,30 de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

Toutefois, dans les traverses, le préfet de la Seine pourra exiger que la plate-forme spéciale de la voie soit revêtue d'un pavage jointoyé au ciment, aux frais et par les soins du concessionnaire.

Les prescriptions contenues dans le premier paragraphe de l'article 6 s'appliqueront à la traversée des routes et chemins publics existants ou qui viendraient à être créés ultérieurement, ainsi qu'à la traversée des chemins particuliers et aux voies charretières qui existeront lors de la construction de la voie ferrée.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 5 mètres, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité du côté extérieur à la route, au moyen d'une bordure d'au moins 0m,12 de

saillie, d'une solidité suffisante; quand l'accotement ne sera pas pavé, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé, qui n'aura pas moins de 0m,55 de largeur. Un intervalle libre de 0m,30 au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

*A*) Pour un trottoir, 1m,10;

*B*) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60;

2° Quand on supprime ce stationnement, 0m,30.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Les travaux de démolition des chaussées, la fondation en béton, le pavage des chaussées et tous les autres travaux touchant à la voie publique pourront être exécutés par la Ville de Paris, en ce qui concerne la section située intra-muros, et par le département de la Seine, en ce qui concerne les routes départementales et les chemins de grande communication, si la Ville de Paris ou le département le demandent. Les dépenses correspondantes demeureront à la charge du concessionnaire

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Pour la voie Vignole placée sur les trottoirs ou les accotements des voies publiques, les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant.

Dans les sections où la voie sera établie sur la chaussée, les rails en acier seront pourvus d'un contre-rail qui pourra soit être réuni au rail de manière à former une pièce unique à gorge, soit en être distinct. Dans tous les cas, la largeur du vide existant entre le rail et le contre-rail ne dépassera pas 29 millimètres, sauf dans les courbes où elle pourra atteindre 35 millimètres. L'Administration déterminera, le concessionnaire entendu, la forme et le mode d'attache des rails, dont le poids sera, au minimum, de 40 kilogrammes par mètre courant (rail à gorge, ou poids total du rail et du contre-rail).

L'Administration pourra exiger le drainage des aiguillages ainsi que des points bas, et la conduite des eaux à l'égout de la voie empruntée.

Art. 11. — Les voitures ne pourront prendre ou laisser des voyageurs qu'en certains points déterminés, dont l'emplacement sera fixé par le préfet de police après enquête.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs.

Les bureaux ou stations à élever soit sur le terrain militaire, soit dans la zone des servitudes militaires se réduiront à des baraques mobiles et sans maçonnerie.

Art. 11 *bis*. — Le préfet de la Seine, après s'être concerté avec le préfet de police, pourra, après consultation préalable du Conseil général de la Seine et des Conseils municipaux intéressés, le concessionnaire entendu, prescrire la création de bureaux d'attente ou de correspondances, sur les points où l'exigeront les besoins du service. La forme et les dimensions de ces bureaux seront arrêtées par le préfet de la Seine, sur la proposition du concessionnaire.

## Titre II. — Entretien et exploitation

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 0m,55 qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Les accotements pavés ou non, qui seront ménagés spécialement pour l'établissement des voies, ou utilisés par les voies, seront constamment maintenus en parfait état d'entretien et de propreté par les soins et aux frais du concessionnaire.

A l'intérieur de Paris, l'entretien du pavage pourra être assuré, aux frais du concessionnaire, par les soins de la Ville de Paris, si celle-ci le demande.

Art. 13. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13 *bis*. — Pendant la durée de la concession, le concessionnaire devra prendre, à ses frais, les dispositions temporaires ou définitives qui lui seront prescrites en vue de permettre et faciliter l'exécution, sur les voies publiques empruntées, des travaux régulièrement autorisés de construction, réparation ou modification de la chaussée et des égouts.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé par jour et dans chaque sens à

L'Administration se réserve d'ailleurs le droit, si les besoins du service l'exigent et le concessionnaire entendu, de modifier cet horaire et d'augmenter le nombre des départs, soit pour la totalité du parcours, soit pour des parcours réduits.

Art. 15. — Les trains se composeront de deux voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 25 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 16 kilomètres à l'heure, dans les traverses, et de 20 kilomètres à l'heure, hors traverses.

Art. 15 *bis*. — Dans chaque train, le nombre des places de 2e classe sera au moins double de celui des places de 1re.

L'intérieur des voitures sera chauffé pendant l'hiver, conformément aux prescriptions du préfet de police et à l'aide d'appareils agréés par lui. Si les voitures comportent des impériales, celles-ci seront couvertes, munies à l'avant d'une cloison vitrée et aménagées de façon à protéger les voyageurs pendant l'hiver contre le froid.

Les voitures seront éclairées à l'intérieur et à l'impériale, conformément aux prescriptions de l'Administration.

Art. 15 *ter*. — Les stations de la ligne seront mises en communication les unes avec les autres ainsi qu'avec le dépôt principal et l'usine centrale de production de la force motrice par une ligne téléphonique.

Le dépôt principal sera, en outre, relié directement au réseau téléphonique de la région de Paris.

## Titre III. — Durée et déchéance de la concession

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, etc., ainsi que les installations faites en vue de la production et de la transmission de la force motrice nécessaire au service des tramways.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l

L sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre, en outre, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et, réciproquement, si l le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois l ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où l déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 19. — L aura toujours le droit de racheter la concession

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans

l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est réclamé par l' après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat, en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphes de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour l

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le Ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 38, à titre de cautionnement deviendra la propriété de l et lui restera acquise.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions qui seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le Ministre des Travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à

l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22. — Les dispositions des deux articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

## Titre IV. — Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les prix de transport ci-après déterminés ...

Les enfants au-dessous de quatre ans seront transportés gratuitement, à condition d'être tenus sur les genoux.

Le transport gratuit s'appliquera également aux paquets et bagages peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêne pour les voisins et d'un poids inférieur à 10 kilogrammes.

Les sous-officiers et soldats en uniforme auront droit aux places de 1re classe en payant le prix de la 2e classe.

A partir de onze heures du soir, les tarifs extra-muros seront doublés.

Si l'Administration prescrit la mise en service de trains dits des théâtres, partant du terminus dans Paris, après minuit, les tarifs intra-muros seront également doublés.

*Trains ouvriers.* — Le concessionnaire organisera, les dimanches et jours de fête légale exceptés, un service matinal à prix réduit qui comportera le nombre de trains prescrit par l'Administration. Ces trains, dits ouvriers, n'offriront que des places de 2e classe à des prix qui ne pourront excéder la moitié du tarif ordinaire de 2e classe avec un minimum de perception de cinq centimes. Les voyageurs qui prendront ces trains auront droit à un billet qui leur permettra de reprendre, dans l'autre sens, un des trains du soir, en profitant de la bonification afférente au service matinal.

*Impôt dû à l'État.* — Les prix ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'État.

Art. 23 *bis.* — Si une ligne de tramway concédée par l'État, le département de la Seine ou la ville de Paris emprunte partiellement les voies de la ligne qui fait l'objet de la présente concession, le concessionnaire ne pourra réclamer, du fait de l'emprunt, aucun droit de circulation ni aucune indemnité pour privation de trafic.

Le concessionnaire n'aura droit qu'au payement d'un péage

annuel que l'on calculera en répartissant proportionnellement au nombre de kilomètres-voitures afférents aux troncs communs :

1° L'intérêt à 5 0/0 de la partie correspondante du capital de premier établissement des voies, y compris expropriations et subventions aux communes;

2° Les dépenses d'entretien afférentes aux voies, ainsi qu'aux pavages et empierrements, y compris les travaux complémentaires, la réfection partielle ou intégrale des voies, et, d'une manière générale, l'ensemble des charges qui incomberont au concessionnaire, au cours de la concession, du fait de la voie ferrée.

Le système de traction afférent aux lignes qui emprunteraient les voies du concessionnaire, ne pourra, en aucun cas, nuire à l'exploitation de la présente ligne; les dépenses supplémentaires nécessaires à cet effet seront entièrement à la charge des concessionnaires des autres lignes. Au droit des troncs communs, le concessionnaire ne sera pas tenu de mettre à la disposition de ces derniers les installations que comportera son propre système de traction et notamment de leur fournir le courant électrique. L'utilisation éventuelle de tout ou partie des installations existantes et, notamment, la fourniture du courant, feront l'objet, le cas échéant, d'une entente à négocier entre les intéressés.

Dans le cas où, par suite d'encombrement, les autorités compétentes jugeraient nécessaire de réduire le nombre des voyages journaliers, au droit des troncs communs, cette réduction portera de préférence sur les lignes nouvelles et respectera, en tout état de cause, le nombre minimum de voyages journaliers que prévoit l'article 14 du présent cahier des charges.

Art. 24. — *Supprimé.*

Art. 25. — *Supprimé.*

Art. 26. — *Supprimé.*

Art. 27. — *Supprimé.*

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire

dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, messageries et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les colis ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 30. — *Supprimé.*

Art. 31. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du tramway, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Art. 32. — *Supprimé.*

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — *Supprimé.*

## Titre V. — Stipulations relatives à divers services publics

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'Administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'Administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'Administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers-arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Les sous-agents des postes et télégraphes en service pourront emprunter gratuitement les voitures du tramway pour le transport des télégrammes; toutefois, il ne pourra être admis plus de deux employés dans le même train.

## Titre VI. — Clauses diverses

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er janvier afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu par exception le premier du mois qui suivra celui où aura été rendu le décret d'utilité publique.

Il comprendra autant de douzièmes de la redevance annuelle qu'il restera de mois à courir jusqu'au 1er janvier suivant.

Art. 37 *bis*. — En exécution du § 2 de l'article 34 de la loi du 11 juin 1880, il est expressément stipulé que le concessionnaire sera tenu de payer, savoir :

D'une part, aux communes du département de la Seine autres que Paris, dont les territoires sont traversés par la ligne qui fait l'objet de la présente concession, les redevances pour l'établissement de bureaux sur la voie publique et les droits de stationnement au terminus qui y seraient en vigueur, conformément à l'article 33, § 7 de la loi du 5 août 1884, au jour de l'approbation du cahier des charges.

Et, d'autre part, à la ville de Paris :

1° Les redevances pour l'établissement de bureaux sur la voie publique qui y auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 31 de la loi du 18 juillet 1837 et de l'article 17 de la loi du 24 juillet 1867, avant la date d'approbation du présent cahier des charges, comme aussi les redevances de même nature qui, par application des mêmes lois, pourraient être instituées après ladite date et jusqu'à la fin de la concession pour tous les nouveaux bureaux que le concessionnaire viendrait à établir sur la voie publique;

Et 2° un droit de stationnement qui sera calculé à raison de 30 centimes par chaque départ de voiture effectué d'un terminus situé à l'intérieur de Paris.

Art. 37 *ter*. — Le concessionnaire devra, pour les travaux de construction de la ligne, soit introduire dans les marchés qu'il passera avec des entrepreneurs, soit appliquer lui-même des dispositions semblables aux dispositions insérées dans les cahiers des charges des marchés des travaux publics par application des décrets du 10 août 1899.

Le concessionnaire devra organiser son exploitation de manière à satisfaire aux prescriptions ci-après :

1° Il devra assurer aux ouvriers et employés un jour de repos périodique et un congé annuel sans que le nombre total des jours de repos et de congé puisse obligatoirement excéder soixante-quatre par an ;

2° Il ne devra employer que des ouvriers et employés de nationalité française ;

3° Il devra accorder aux ouvriers et employés un salaire minimum de 5 francs par jour de travail effectif ou 150 francs par mois. Le salaire intégral sera assuré pendant les périodes d'instruction militaire;

4° La durée moyenne du travail effectif ne devra pas dépasser dix heures par jour ou soixante heures par semaine avec maximum de douze heures par jour, sous réserve des limitations plus strictes qui pourraient être imposées par le préfet de police au point de vue de la sécurité de l'exploitation.

En cas de nécessité absolue, le concessionnaire pourra déroger aux prescriptions ci-dessus avec l'autorisation expresse de l'Administration; les heures de travail supplémentaire faites dans ces conditions donneront lieu à une majoration de salaire.

Les prescriptions ci-dessus pourront être revisées d'accord entre le Ministre et le concessionnaire, les délégués élus par l'ensemble du personnel intéressé ayant été préalablement entendus.

En cas d'accident survenu dans le travail, l'ouvrier recevra les indemnités fixées par la loi du 9 avril 1898. L'Administration aura toujours le droit d'imposer les mesures de sécurité et d'hygiène reconnues nécessaires.

Une commission sera délivrée sous forme de contrat de louage à tout employé ou ouvrier majeur des deux sexes ayant accompli vingt-quatre mois de services.

Pour inexécution des dispositions du présent article, le concessionnaire sera passible d'une amende qui sera fixée par le Ministre des Travaux publics et qui sera égale à la somme nécessaire pour indemniser les ouvriers lésés. Si des infractions graves et réitérées étaient constatées, le concessionnaire encourrait la déchéance.

Art. 37 *quater*. — Le concessionnaire s'oblige :

A. — A fournir à tout le personnel ouvrier des livrets à la caisse nationale des retraites, les versements étant constitués à capital aliéné au moyen de 2 0/0 de retenue sur le salaire des ouvriers; 6 0/0 versés à leur nom par le concessionnaire.

B. — A constituer une caisse spéciale qui sera gérée par les ouvriers et employés eux-mêmes, et recevra, sur les frais généraux, les allocations nécessaires pour assurer, en cas de maladie ou d'accidents, le service médical et pharmaceutique gratuit dans les limites fixées par l'article 4, § 2 de la loi du 9 avril 1898.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'Administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

# IMPRIMÉS DE SERVICE

Les imprimés actuellement en usage dans les services du contrôle des chemins de fer sont du format tellière : 0m,31 de hauteur sur 0m,21 de largeur. Ces diverses formules portent en manchette comme titre principal : *Ministère des Travaux publics; Contrôle et Surveillance des chemins de fer; Réseau d...*, et, en outre, suivant les circonstances : *Ligne d...; Département d... : Arrondissement d... Commissariat d... ; etc.*

Dans l'énumération qui va suivre ne sont pas comprises les formules relatives à la comptabilité et au service général [1].

### SERVICE DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE

Ainsi qu'on l'a vu précédemment, le service des commissaires de surveillance administrative comporte la rédaction de lettres, rapports, procès-verbaux, états divers.

Les formules des lettres et des rapports ne présentent rien de particulier.

Sur quelques réseaux, les rapports relatant des faits de peu d'importance sont remplacés par un *avis sommaire* du modèle ci-dessous et dont ceux des mots **soulignés**, qui sont inutiles, doivent être barrés :

---

AVIS SOMMAIRE

LIGNE DE

**Accident, contravention, incident,** *survenu le à heure du , au kilomètre entre la gare de et celle de*

**Un rapport spécial, procès-verbal** *sera établi et adressé au Procureur de la République de et à l'Ingénieur des en résidence*

**Indication sommaire de la nature de l'affaire :**

[1] Voir à ce sujet : *Bibliothèque du Conducteur de Travaux publics : Comptabilité des travaux publics* et *Exécution des Travaux publics.*

## PROCÈS-VERBAUX

**a) Infractions.**— Les *procès-verbaux* dressés par les commissaires de surveillance administrative doivent débuter comme suit :

*L'an mil..., le*

*Nous,*

*Commissaire de Surveillance administrative d... chemin... de fer d...*

*Officier de police judiciaire, demeurant à..., dûment assermenté, certifions les faits suivants :*

Ces documents se terminent généralement par la formule suivante :

*En foi de quoi nous avons dressé le présent procès-verbal en double original, dont un pour M. le Procureur de la République près le Tribunal de première instance, séant à..., et l'autre pour M..., ingénieur du contrôle de...* (ou *inspecteur... de l'exploitation commerciale*), *demeurant à...*

*Fait et clos, à..., les jour, mois et an que dessus.*
Le Commissaire de Surveillance administrative,

**b) Constatations diverses.** — La formule finale des procès-verbaux de constatation est habituellement la suivante :

*En foi de quoi nous avons dressé le présent procès-verbal, pour servir et valoir ce que de droit, et qui, à la diligence de..., devra être enregistré dans les délais légaux.*

*Fait et clos à..., les jour, mois et an que dessus.*

Les procès-verbaux de constatation sont établis *à la requête de...* (*Compagnie ou voyageur, expéditeur, destinataire*).

**c) Notifications.** — Les commissaires de surveillance, et plus particulièrement ceux en résidence à Paris, notifient aux compagnies de chemins de fer des décisions ministérielles, des arrêtés préfectoraux, etc.

Le *procès-verbal de notification* affecte la forme ci-après :

*L'an..., le...,*

*Nous, soussigné..., Commissaire de surveillance administrative, en résidence à Paris, agissant en vertu des instructions de M...., du Contrôle du Réseau de.... en date du..., nous sommes transporté au siège de la Compagnie, à la gare de..., où étant et parlant à...*

*Nous avons notifié... à ladite Compagnie... Décision ministérielle* ou *arrêté préfectoral en date du... ainsi conçu :*

. . . . . .

*En foi de quoi nous avons dressé le présent procès-verbal en double expédition, dont une pour M. du Contrôle, et l'autre pour M. le Directeur de la Compagnie.*

*Fait et clos à Paris, les jour, mois et an que dessus.*

**d) Constatations d'affichage.** — Le *procès-verbal de constatation d'affichage* est rédigé comme suit :

*Nous, Commissaire de Surveillance administrative des Chemins de fer, certifions nous être assuré de visu, que les affiches portant la date du..., et ayant pour objet..., ont été apposées dans les lieux accessibles au public aux gares inscrites dans la colonne n° 1 du tableau qui suit, et qu'elles ne l'ont pas été dans celles qui figurent dans la colonne n° 2.*

Suit un tableau comportant les cinq colonnes ci-dessous :

Colonne 1. — Gares où l'affichage a été effectué.
— 2. — — — n'a pas été effectué;
— 3. — Dates de l'affichage suivant les déclarations des chefs de gare :
— 4. — Dates de la constatation de l'affichage par le commissaire;
— 5. — Observations.

Puis la formule finale :

*De tout quoi, nous avons dressé le présent procès-verbal de constatation.*

*Fait a..., le*

---

## SUITES DONNÉES AUX PROCÈS-VERBAUX

**Suites judiciaires.** — Les *suites judiciaires* données aux procès-verbaux constatant des *accidents* ou des *contraventions* sont établies sur une formule qui comporte 4 colonnes, savoir :

Colonne 1. — Date de l'accident (ou de la contravention) ;
— 2. — Nature — — ;
— 3. — Qualité de l'agent verbalisateur;
— 4. — Suite judiciaire (dispositif sommaire du jugement ou de l'arrêt), ou ordonnance de non-lieu (reproduire, autant que possible, les motifs de cette ordonnance, ainsi que la date). Dans le cas où le procès-verbal n'aurait reçu aucune suite de la part du ministère public, inscrire dans cette colonne la mention suivante :

*Classé sans suite, le... 19... au parquet de...*

Nota. — Par application des Circulaires ministérielles des 27 janvier 1865, 30 juin 1868 et 30 juillet 1879, les états des suites judiciaires de contraventions devront parvenir sans retard à l'administration, au fur et à mesure qu'il aura été statué sur les procès-verbaux dressés, tant par les fonctionnaires du contrôle que par les agents de la compagnie.

Il y a lieu de fournir un tableau distinct pour chaque contravention constatée par procès-verbal.

Cet état, *dressé* par le commissaire de surveillance, est *visé* par l'ingénieur ordinaire ou l'inspecteur du contrôle et *transmis* par l'ingénieur en chef ou le contrôleur général.

**Suites administratives.** — Les procès-verbaux comportent la rédaction de rapports et avis par les chefs de service. Ainsi à un procès-verbal d'accident ou de contravention l'ingénieur ordinaire du contrôle joint un rapport rédigé en général comme suit :

L'ingénieur de..., chargé du..., arrondissement de contrôle :
Vu le procès-verbal dressé le.... par M..., commissaire de surveillance administrative à la résidence de... pour constater que le .. 190.... à heures minutes d..., est d'avis qu'il y a lieu de diriger des poursuites judiciaires contre M..., en vertu :

1° De l'article... du règlement général n°..., approuvé par décision ministérielle du..., ainsi conçu :
2° Des articles... de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et des articles... du décret du 1er mars 1901.

Suit l'avis de l'ingénieur en chef :

Si le procès-verbal concerne l'exploitation commerciale, l'inspecteur de l'exploitation commerciale donne son avis sur le procès-verbal dressé le..., par M..., commissaire de surveillance administrative à la résidence d... pour constater... (Mentionner le nom de la commune et de l'arrondissement où le délit a été commis.)

Observations. — Contravention formelle à... (*citer les articles des lois, ordonnances, arrêtés, ordres généraux, etc.*)

L'inspecteur soussigné est, en conséquence, d'avis qu'il... soit... donné suite au procès-verbal et fait application de l'article... de la loi du 15 juillet 1845 et de... article... du décret du 1er mars 1901.

Suit l'avis du contrôleur général de l'exploitation commerciale.

On sait que l'affichage des propositions de tarifs donne lieu, de la part du contrôleur général de l'exploitation commerciale, à un rapport de constatation ; celui-ci est présenté dans la forme ci-après :

L'affiche... du..., destinée à porter à la connaissance du public... que la compagnie... a soumis... à l'homologation du Ministre des Travaux publics le..., a été placardée, ainsi qu'il résulte des procès-verbaux de constatation des commissaires de surveillance administrative, du... au..., dans les gares où l'affichage était obligatoire...

---

## PLAINTES

Les plaintes inscrites sur les registres *ad hoc* déposés dans les gares sont reproduites sur des formules comprenant 4 pages.

La 1re page est destinée à recevoir la *Copie textuelle de la plainte inscrite sous le N°..., le..., sur le registre de la gare d... par M... (nom, profession et demeure).*

La 2e page reçoit les *observations du commissaire de surveillance administrative.*

La 3e page contient les *rapports et propositions de l'ingénieur* ou de l'*inspecteur du contrôle.*

Sur la 4e page on inscrit la *suite donnée à la plainte* et qui doit être reproduite sur le registre de la gare où la plainte a été déposée.

L'inscription de cette mention donne lieu, de la part du commissaire, au certificat ci-dessous :

*Le commissaire de surveillance administrative de :*

*certifie que la mention ci-dessus a été inscrite par ses soins le sur le registre des plaintes de la gare de*

, le... 19

---

LIBRARY UNIVERSITY OF CALIFORNIA

## PERMISSIONS DE VOIRIE

### AUTORISATIONS

Les autorisations de voirie dans l'enceinte des chemins de fer, celles d'alignement, etc., font l'objet d'une demande au préfet du département sur feuille timbrée à 0 fr. 60, accompagnée d'un mandat-poste de 1 fr. 80, montant du timbre de l'autorisation.

La demande est tout d'abord transmise à la compagnie qui fait part de ses observations et y annexe un plan des lieux.

Le conducteur des ponts et chaussées attaché au service du contrôle étudie ensuite l'affaire et propose un projet d'arrêté préfectoral.

On trouvera deux exemples types de ces projets d'arrêtés pages 682 et 684.

Dans la pratique, la rédaction de ces rapports et arrêtés est facilitée par des imprimés courants comportant quelques blancs à remplir suivant l'espèce.

Le rapport proprement dit se présente généralement comme suit :

### RAPPORT DU CONDUCTEUR DU CONTROLE

Le conducteur du contrôle soussigné.

Vu la pétition, en date du... par laquelle l..., demeurant à... demande l'autorisation d...

Vu les observations de la compagnie concessionnaire, en date du...

Vu le plan des lieux :

Vu la loi du 15 juillet 1845 ;

Vu les lois et règlements relatifs à la grande voirie, notamment l'arrêté réglementaire en date du

Considérant

Est d'avis qu'il y a lieu de statuer sur la demande ci-dessus visée, conformément au projet d'arrêté ci-joint.

Ce rapport est visé et adopté par l'ingénieur ordinaire et visé et proposé par l'ingénieur en chef.

## RÉCOLEMENTS

### PROCÈS-VERBAL DE RÉCOLEMENT D'ALIGNEMENT

Nous, soussigné, conducteur des ponts et chaussées, attaché au service de contrôle du chemin de fer d..., nous sommes rendu le... dans la commune de..., à l'effet de vérifier, conformément aux prescriptions de l'article... de l'arrêté préfectoral en date du..., l'alignement suivi par... pour la construction... autorisé par l'arrêté précité.

Nous avons trouvé sur les lieux l... permissionnaire..., et en.. présence, nous avons reconnu que la façade d... a été établie en conformité de l'article... de l'arrêté préfectoral.

De ce que dessus, nous avons dressé le présent procès-verbal, et après en avoir donné lecture à..., nous l... avons invité... à le signer avec nous.

A..., les jour, mois et an que dessus

*Le conducteur des ponts et chaussées,* *L... permissionnair..*

### PROCÈS-VERBAL DE RÉCOLEMENT DE TRAVAUX DIVERS (POSE DE CONDUITES, ETC.) DANS L'ENCEINTE DU CHEMIN DE FER

L'an..., le...

Nous, soussigné, conducteur des ponts et chaussées, attaché au contrôle d'exploitation des chemins de fer d...

Vu le...

Nous sommes rendu... pour procéder au récolement desdits travaux.

Par lettre en date du... nous avions prévenu M... de la compagnie des chemins de fer d..., et M... permissionnaire, de l'époque et de l'objet de notre visite.

Etai... présent... :

M...

Et en présence des susnommés nous avons constaté ce qui suit :

| DISPOSITIONS PRESCRITES | DISPOSITIONS EXÉCUTÉES |
|---|---|

Et, après avoir donné lecture du présent procès-verbal aux personnes présentes, que nous avons invitées à signer avec nous, nous avons clos le présent procès-verbal.

Ce procès-verbal est donc signé par le conducteur des ponts et chaussées, attaché au contrôle, le représentant de la compagnie et le permissionnaire.

PROCÈS-VERBAL DE RÉCOLEMENT APRÈS CESSION
OU ACQUISITION DE TERRAIN

L'an mil neuf cent..., le...

Je, soussigné, conducteur des ponts et chaussées attaché au contrôle, assisté de M... et représentant de la compagnie, me suis transporté au point kilométrique... de la ligne d... sur le territoire de la commune d... pour reconnaître si M... s'est conformé aux conditions de l'arrêté de M. le préfet d... en date du... 19... qui l'a autorisé à...

J'ai reconnu...

Le..., m'étant transporté de nouveau audit lieu, j'ai constaté que le terrain (cédé *ou* acquis), par M... en exécution de l'arrêté précité, est définitivement (réuni au *ou* détaché du) domaine public et que, d'après le plan figuratif coté et le métré d'autre part, la contenance est de... mètres... centimètres carrés.

En foi de quoi j'ai dressé le présent procès-verbal à... les jour, mois et an que dessus.

Une expédition a été laissée à M...

Ce procès-verbal est signé par le conducteur des ponts et chaussées et le représentant de la Compagnie; il est visé par l'ingénieur ordinaire et l'ingénieur en chef du service du contrôle et le préfet.

L'échelle du plan figuratif et coté est indiquée; dans ce plan, la ligne rouge indique l'alignement suivi; la teinte jaune indique le terrain réuni au chemin de fer; la teinte rouge indique le terrain retranché du chemin de fer.

Le métré comporte les cinq colonnes suivantes :

Colonne 1. — Désignation des figures.
— 2. — Dimensions : longueur.
— 3. — — largeur moyenne.
— 4. — Surfaces partielles.
— 5. — — totales.

## PROCÈS-VERBAL DE RÉCOLEMENT DES TRAVAUX DE LA COMPAGNIE

### PAR LE CONTROLEUR-COMPTABLE

L'an..., le...

Je, soussigné, contrôleur-comptable attaché au service du contrôle d..., assisté de M... et représentant de la compagnie des chemins de fer d... me suis transporté à... pour procéder au récolement des travaux d...

J'ai constaté ce qui suit :

| DISPOSITIONS PRESCRITES | DISPOSITIONS EXÉCUTÉES |
|---|---|

Lecture faite de ce qui précède, j'ai clos le présent procès-verbal à... les jour, mois et an que dessus.

Ce procès-verbal est signé par le contrôleur-comptable, attaché au contrôle et le représentant de la Compagnie.

L'avis de l'ingénieur ordinaire est libellé dans la forme suivante :

L'ingénieur ordinaire soussigné,

Vu le procès-verbal ci-dessus, duquel il résulte que les travaux exécutés sont ou ne sont pas conformes aux dispositions prescrites.

Est d'avis :

. . . . . .

### AVIS DE RÉCOLEMENT DE TRAVAUX

*Par le service de la Direction du Contrôle*

Le directeur du contrôle adresse sous ce titre une fiche au Ministre des Travaux publics conformément aux prescriptions de la circulaire ministérielle du 26 juin 1899. Cette fiche comporte la désignation des travaux, puis les dates de la décision ministérielle approbative du projet, du procès-verbal de récolement, de l'approbation d ce procès-verbal par le Directeur du Contrôle.

## CONSTATATIONS DIVERSES

### RENSEIGNEMENTS AU SUJET DE LA RUPTURE D'UN RAIL

AU POINT KILOMÉTRIQUE... DE LA LIGNE DE...

Ligne :
Point kilométrique :
Position du rail :
Type du rail, poids, longueur :
Eclissage et mode d'attache :
Provenance du rail :
Dates de la fabrication :
— de la mise en service :
— de la découverte de la rupture :
Etat du rail, notamment de la section de rupture :
Nature et nombre de traverses :
Etat des traverses, notamment aux abords de la section de rupture :
Nature et provenance du ballast :
Etat du ballast aux abords de la section de rupture :
Etat de la plate-forme, en déblai, en remblai ou à niveau :
Tracé de la voie : en plan, en profil :
Date de la dernière revision de la voie :
Nature de la circulation sur la voie aux abords de la section de rupture, tonnage des machines les plus lourdes, poids maximum par essieu, vitesse maxima réglementaire :
Position de la section de rupture, plan de pose de la voie aux abords de la rupture :
Nature et détail de la section de rupture avec croquis à l'appui :
Usure :
Cause de la rupture : observations diverses :

Cet état est dressé par le conducteur attaché au service du contrôle de la voie et des bâtiments.

## DÉTRESSES ET RETARDS

### DÉTRESSES DE TRAINS

Les *détresses de trains* donnent lieu à un rapport spécial du commissaire de surveillance, établi dans la forme ci-après :

*Le train... n°... du... 19... est tombé en détresse par suite de... à la machine n°... qui le remorquait. Le service de secours a été fait par la gare d...*

TABLEAU

Numéro du train en détresse.....
Numéro de la machine avariée.....
Lieu de l'arrêt du train.....
Heure de l'accident.....
Heure de départ de la demande de secours....
Poste télégraphique qui a transmis la demande.
Heure de réception de cette demande ..... { à la gare de dépôt / au dépôt.....
Heure de la mise à la disposition de la gare de la machine de réserve.....
Heure de départ de la machine de réserve.....
Numéro de la machine de réserve.....
Heure de l'arrivée du secours sur le lieu de l'accident.....
Heure de départ du train secouru.....
Importance du retard causé par l'accident au train ..... } retard total.
Retard antérieur à l'accident du train..... } retard total.
Retards causés par l'accident au train..... { N°..... / N°..... / N°..... / N°.....
Le wagon de secours a-t-il été expédié?.....
Nom du mécanicien de la machine avariée.....

Le commissaire de surveillance, après avoir transcrit *la dépêche par laquelle le secours a été demandé*, fait connaître ses *observations*.

## RETARDS DE TRAINS

Les *retards de trains* sont, par les soins des commissaires, consignés, suivant les cas, sur l'un des deux imprimés ci-après :

1° *Bulletin des retards d'une demi-heure et au-dessus constatés à la gare de..., pendant la journée du...*

Ce bulletin comporte 3 colonnes, savoir :

Colonne 1. — Numéro, nature et provenance du train;
— 2. — Retard total à l'arrivée;
— 3. — Détail des causes de retard et observations.

Cet état est adressé au Ministre des Travaux publics, au directeur du contrôle et à l'ingénieur en chef du contrôle technique.

2° *Bulletin des retards d'une heure et au-dessus constatés à la gare de..., pendant la journée du...*

Ce bulletin, qui est adressé à l'ingénieur ordinaire du contrôle technique, comprend les 8 colonnes ci-après :

Colonne 1. — Numéros des trains:
— 2. — Nature (voyageurs, mixtes ou de marchandises);
— 3. — Nombre de voitures;
— 4 à 6. — Retards signalés;
— 4 et 5 : heures d'arrivée;
4 : prescrite;
5 : réelle;
6 : importance des retards;
— 7. — Motifs des retards;
— 8. — Observations (faire connaître si l'affichage des retards d'une heure et au-dessus et des correspondances manquées a eu lieu dans la gare, et si le préfet a été informé de ces retards conformément aux décisions ministérielles du 8 décembre 1855, 30 janvier 1856 et 20 mai 1865).

Cette formule est, en outre, complétée par le *rapport de l'ingénieur ordinaire* et les *observations de l'ingénieur en chef*.

---

## ÉTATS DÉCADAIRES DES RETARDS DE TRAINS

*Etat décadaire : 1° des trains arrivés en retard aux stations extrêmes; — 2° des trains arrivés en retard aux stations de bifurcation où la correspondance a été manquée.*

Cet état comporte 4 pages. — La 1re page est réservée au titre. Les 2e et 3e pages comprennent un tableau de 15 colonnes, savoir :

Colonne 1. — Dates;
— 2. — Lieux { de départ ;
— 3. — Lieux { d'arrivée :
— 4. — Nature et numéros des trains :
— 5 à 8. — Nombre de voitures; 5 : de voyageurs; 6 : de service; 7 : à marchandises; 8 : total :
— 9. — Retards au départ;
— 10 et 11. — Heures d'arrivée : 10 : prescrites; 11 : réelles;
— 12. — Retards à l'arrivée :
— 13 à 14. — Indication détaillée des causes des retards et de leurs résultats : 13 : d'après l'exploitation; 14 : d'après la traction;
— 15. — Observations.

(On indique dans cette colonne les correspondances manquées en route par les trains arrivés en retard aux stations extrêmes.)

Le tableau débute par :

1° *Trains arrivés en retard aux stations extrêmes.*

Les trains arrivés en temps utile à destination et ayant cependant manqué une ou plusieurs correspondances en route, sont portés dans une deuxième partie ayant pour sous-titre :

2° *Trains arrivés en retard aux stations de bifurcation où la correspondance a été manquée.*

La 4e page de l'état décadaire, réservée à l'*état récapitulatif des correspondances manquées*, présente un tableau de 6 colonnes, savoir :

Colonne 1. — Gares de bifurcation;
— 2 et 3. — Train arrivé après le départ du train correspondant : 2 : numéro; 3 : parcours ;
— 4 et 5. — Train parti avant l'arrivée du train correspondant : 4 : numéro; 5 : parcours;
— 6. — Nombre de correspondances manquées.

L'état décadaire ci-dessus décrit est dressé par le commissaire de surveillance et adressé à l'ingénieur en chef du service du contrôle de l'exploitation technique qui dresse et transmet au

Ministre un état décadaire comportant les mêmes colonnes que celui précédemment examiné : les colonnes 13 et 14 étant réunies en une seule colonne n° 13 :

Indications détaillées des causes des retards et de leurs résultats :

La dernière page est consacrée aux deux états suivants :

1° *Etat récapitulatif des trains arrivés en retard.*

Col. 1. — Trains.
— 2. — Nombre des trains qui ont circulé dans les deux sens.
— 3. — Nombre des retards.
— 4. — Rapport 0/0 du nombre des retards à celui des trains.
— 5. — Importance des retards de 15 à 30 min. inclusivement.
— 6. — Importance des retards de 31 à 59 min. inclusivement.
— 7. — Importance des retards de une heure et au-dessus.
— 8. — Causes : stationnements prolongés : manœuvres de gare.
— 9. — Causes : stationnements prolongés : affluence de voyageurs.
— 10. — Causes : stationnements prolongés : attente des trains en correspondance ou en croisement.
— 11. — Accidents provenant des trains.
— 12. — Accidents provenant d'autres trains.
— 13. — Causes atmosphériques.
— 14. — Autres causes.

On débute par les trains de voyageurs : express, directs, omnibus et mixtes.

On continue par les trains de marchandises, puis on totalise.

2° *Etat récapitulatif des correspondances manquées.*

La formule de cet état est la même que celle déjà décrite, p. 674.

Il est, en outre, dressé par l'ingénieur en chef :

1° *Un état récapitulatif des trains arrivés en retard.*

Cet état est presque semblable à celui ci-dessus décrit : ainsi les 9 premières colonnes sont les mêmes dans les deux imprimés.

La colonne 10 du premier de ces états correspond aux colonnes 10 et 11 du second, qui sont intitulées comme suit :

Col. 10. — Causes : stationnements prolongés : attente des trains en correspondance ou en croisement : trains du réseau.
— 11. — Causes : stationnements prolongés : attente des trains en correspondance ou en croisement : trains des réseaux voisins.

Enfin les titres des colonnes 12 à 15 du présent état correspondent respectivement à ceux des colonnes 11 à 14 de l'état précité.

Le tableau est dressé dans l'ordre du tableau correspondant précité.

2° *Un état récapitulatif des correspondances manquées.*

Ce tableau est de la forme du tableau correspondant déjà décrit.

## MISE EN SERVICE DE LOCOMOTIVES

### RAPPORT DU CONTRÔLEUR DES MINES SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION

Par dépêche en date du..., M. le..., du réseau de..., a demandé l'autorisation de mettre en circulation la machine n°... destinée au service de la traction des trains de...

Cette machine a été construite en... dans les ateliers d... ; elle a été **éprouvée, timbrée** et **poinçonnée** pour supporter une pression intérieure de... grammes par centimètre carré.

Elle a été soumise à l'essai de parcours réglementaire ci-après, dont le résultat a été satisfaisant.

En conséquence, nous sommes d'avis qu'il y a lieu d'autoriser la mise en service de la machine n° dont les dimensions principales sont indiquées d'autre part.

*le* 190

*Le contrôleur des mines,*

### ESSAI DE PARCOURS

*effectué le...* 190..., *en présence de M.* *des Mines.*

| PARCOURS | VITESSE EN KILOMÈTRES à l'heure | | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|
| | moyenne | maxima | |
| | | | |

### DÉSIGNATION DE LA MACHINE :

Numéro de la machine :
Nom du fabricant : Année de la fabrication :
Capacité de la chaudière : Surface de chauffe :
Numéro du timbre : Date de l'épreuve de la chaudière :
Diamètre des soupapes de sûreté :
Cylindres à haute pression et à basse pression :
Nombre : Diamètre : Course :
Diamètre des roues motrices :
Nombre des essieux accouplés :
Nombre des essieux porteurs :

## CIRCULATION DE MACHINES LOCOMOTIVES

### AUTORISATION

Nous, ingénieur en chef du contrôle technique...

Vu la demande en date du... présentée par M. l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction des chemins de fer de..., à l'effet d'obtenir l'autorisation de mettre en circulation sur l... ligne... de... machine... locomotive... destinée... au service des trains de... ;

Vu le rapport et les propositions du service du contrôle en date du... ;

Vu le décret du 1er mars 1901, l'article 32 du cahier des charges et les règlements généraux de la compagnie de..., l'arrêté ministériel du 1er août 1857, les décrets des 30 avril et 20 mai 1880;

Vu le procès-verbal d'épreuve constatant que la chaudière a été éprouvée et poinçonnée le... pour le timbre de... ;

Vu le procès-verbal du voyage d'essai auquel il a été procédé le... et duquel il résulte que la machine a parcouru la distance de la gare de... à la gare de... avec une vitesse moyenne de... à l'heure et a bien fonctionné tant à la marche d'avant qu'à la marche d'arrière ;

Autorisons la compagnie de... à mettre en service la locomotive n°... à boggie.

Article premier. — *Désignation de la locomotive :*

Nom du fabricant : Année de la fabrication :

Capacité de la chaudière : Surface de chauffe :

Numéro du timbre :

Diamètre des soupapes de sûreté :

Cylindres à haute pression et à basse pression :

Nombre : Diamètre : Course :

Diamètre des roues motrices :

Nombre des essieux accouplés :

Nombre des essieux porteurs :

*Détails divers :*

Art. 2. — La locomotive portera toujours, d'une manière apparente, un numéro d'ordre et le nom ou les initiales du chemin de fer de...

Art. 3. — La tension de la vapeur dans la chaudière ne pourra jamais dépasser... kilogrammes de pression totale par centimètre carré.

Art. 4. — Les deux soupapes de sûreté de la chaudière devront être entretenues en bon état ; elles pourront être chargées au moyen de ressorts disposés de manière à faire connaître, en kilogrammes et fractions décimales de kilogramme, la pression qu'ils exerceront sur chaque centimètre carré de la surface des soupapes.

Art. 5. — La chaudière sera constamment munie : d'un manomètre avec l'ajutage de vérification prescrit par les instructions ministérielles ; d'un tube indicateur en verre et de robinets indicateurs convenablement placés à des niveaux différents ; d'un appareil d'alimentation d'une puissance suffisante et d'un effet certain...

Art. 6. — La locomotive sera pourvue des appareils réglementaires ayant pour objet d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

Art. 7. — La Compagnie de... se conformera à toutes les mesures qui ont été ou qui pourront être prescrites dans l'intérêt de la sûreté publique, notamment aux règlements concernant les chaudières à vapeur. La chaudière sera soumise aux vérifications et à l'épreuve exigées par le décret du 30 avril 1880, toutes les fois qu'elle aura subi une réparation importante.

Art. 8. — Faute par... de se conformer aux dispositions ci-dessus indiquées, l'usage de... locomotive pourra être suspendu ou même interdit.

Art. 9. — La présente autorisation sera notifiée à M. le Directeur de la Compagnie de... qui en accusera réception à l'ingénieur en chef du contrôle technique.

### REGISTRE DES ÉPREUVES

Le registre des épreuves d'appareils à vapeur comporte les indications suivantes :

Date de l'épreuve ; Lieu où l'épreuve a été faite :

Nom et domicile de la personne qui a demandé l'épreuve :

Nom et domicile du constructeur (C) ou du propriétaire P de l'appareil ;

Type de l'appareil ; nombre et désignation des pièces éprouvées

Longueur ou hauteur ; Diamètre ou largeur ; Profondeur :

Nature du métal ; Observations ;

Etablissement auquel l'appareil est destiné :

Genre de l'industrie ; Nom du propriétaire ;

Situation ; Département ;

Timbre ; Circonstances de l'épreuve ;

Appareil neuf (N) ;

— ancien (A) ;

Nom du contrôleur des mines qui a procédé à l'épreuve ;

Association qui a concouru à l'épreuve :

## SITUATIONS DES TRAVAUX DE CHEMINS DE FER

DEMANDÉS PAR LE MINISTRE DE LA GUERRE

Ces situations comportent deux formules :
La première porte le titre suivant :

### SITUATION AU 1er... 190... DES TRAVAUX DE CHEMINS DE FER

(*Programmes de* 1882 *et* 1884)

DEMANDÉS PAR LE MINISTRE DE LA GUERRE ET NON TERMINÉS AU 1er... 190...

Cette situation est dressée par le service de la direction du contrôle sur une formule comportant six colonnes :

Colonne 1. — Désignation de la ligne de transport;
— 2. — Désignation des sections;
— 3. — Nature des travaux;
— 4. — Longueurs;
— 5. — Dates fixées pour l'achèvement;
— 6. — Situation des travaux au 1er... 19.

La deuxième formule a pour titre :

### SITUATION AU 1er... 190... DES TRAVAUX MILITAIRES

(*Non compris dans les programmes de* 1882 *et* 1884)

DEMANDÉS PAR LE MINISTRE DE LA GUERRE ET NON TERMINÉS AU 1er... 190...

Cette situation est dressée également par le service de la direction du contrôle.

La formule comporte les colonnes suivantes :

Colonne 1. — Désignation des lignes.
— 2. — Désignation des travaux.
— — Etat d'avancement des travaux du 1er... 19...

## DÉCISIONS DIVERSES

PRÉPARÉES PAR LE SERVICE DU CONTRÔLE

### EMBRANCHEMENT PARTICULIER

PROJET D'ÉTABLISSEMENT

DÉCISION MINISTÉRIELLE

Paris, le... 19...

La compagnie des chemins de fer d... a soumis à mon approbation un projet pour l'établissement, dans la gare d... au point kilométrique... d'un embranchement particulier destiné à desservir...

Cet embranchement...

Après avoir consulté les ingénieurs du contrôle, j'ai, par décision de ce jour, autorisé l'établissement de l'embranchement projeté, conformément aux indications du plan produit par la compagnie des chemins de fer d... et sous les réserves et conditions suivantes :

1° La voie de raccordement sera, sur... au moins, à partir de l'aiguille de jonction, établie en palier ou en rampe vers le chemin de fer;

2° ..... ouverture... à pratiquer dans la clôture de la voie ferrée pour le passage de l'embranchement ser... munie... d... barrière du type en usage sur le réseau d... qui demeurer... fermée... à clef toutes les fois que les transports d... au chemin de fer et réciproquement seront suspendus;

3° ..... taquet d'arrêt mobile, cadenassé, ser... disposé... sur la voie de raccordement, en dedans de la barrière, de manière à empêcher toute communication entre la voie particulière et les voies du chemin de fer, excepté pendant le temps strictement nécessaire aux manœuvres des wagons affectés au service d...;

4° Les clefs de... barrière... et... taquet... d'arrêt resteront déposés entre les mains... lequel sera responsable de l'exécution des mesures ci-dessus prescrites;

° Le permissionnaire devra se pourvoir préalablement, auprès de qui de droit, de l'autorisation nécessaire pour la traversée à niveau du chemin...

° Les limites des terrains dépendant du chemin de fer seront exactement définies sur un plan coté, dressé à la diligence de la compagnie, accepté par les parties intéressées et vérifié par les ingénieurs du contrôle, auxquels il en sera remis trois expéditions ;

° La construction et le service du raccordement auront lieu aux conditions stipulées à l'article 62 du cahier des charges de la compagnie d..., l'Administration se réservant expressément le droit de

faire modifier ou supprimer ledit embranchement, sans indemnité ni dédommagement quelconques, au cas où elle le jugerait nécessaire dans l'intérêt de la circulation sur le chemin de fer. Dans le cas de suppression du raccordement, les lieux devront être remis dans leur état primitif aux frais du permissionnaire; les frais des modifications qui pourraient être prescrites par l'Administration seront intégralement supportés par le permissionnaire:

• La voie nouvelle ne pourra être mise en service que lorsque le récolement en aura été fait par les soins des ingénieurs du Contrôle. En conséquence, la compagnie préviendra le directeur du contrôle, dix jours au moins à l'avance, de l'époque à laquelle elle voudra commencer l'exploitation de ladite voie ;

• Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Notification est faite directement par le Ministre de la décision à la compagnie d... et aux ingénieurs du contrôle.

Le préfet en donne connaissance au permissionnaire.

---

## EMBRANCHEMENT PARTICULIER

### TRAITÉ D'EXPLOITATION

Paris, le... 19...

*A Messieurs les Administrateurs de la Compagnie d... chemin de fer d...*

Vous avez soumis à l'Administration le traité passé le... avec... pour régler les conditions d'exploitation d'un embranchement particulier destiné à relier..., raccordement dont la construction a été autorisée par décision d...

D'après les rapports des fonctionnaires du contrôle, j'approuve ce traité au point de vue de l'exploitation, sous réserve de... et j'en autorise la mise en vigueur.

Veuillez, je vous prie, m'accuser réception de la présente décision.

*Le Ministre des Travaux publics;*

---

## AUTORISATIONS DE VOIRIE DANS L'ENCEINTE DU CHEMIN DE FER

### ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

Nous, préfet du département de

Vu la pétition, en date du..., qui lui a été transmise le... et par laquelle M... demeurant à... demande l'autorisation...

Vu la loi du 15 juillet 1845;

Vu les lois et règlements relatifs à la grande voirie;

Vu les observations de la compagnie, en date du... ainsi que le plan y annexé ;

Vu les rapports et avis du service du contrôle;

Considérant que l... projeté.. ne peu... nuire au chemin de fer plan y ni à son exploitation;

Arrêtons :

M... est autorisé aux fins de sa demande, à charge par lui de se conformer aux conditions suivantes :

Article premier. — Dans toute l'étendue de la traversée du chemin de fer et de ses dépendances, les installations projetées par le permissionnaire seront réalisées conformément aux dispositions indiquées en rouge sur le plan annexé aux observations susvisées de la compagnie, ainsi qu'aux prescriptions ci-après :

. . . . . .

Art. 2. — Tous les travaux de premier établissement et, le cas échéant, d'entretien et de réparation seront exécutés par les soins et aux frais du permissionnaire, même ceux situés dans la partie correspondant aux emprises du chemin de fer. Ces derniers seront surveillés par les agents de la Compagnie, aux ordres et indications desquels les agents et ouvriers du permissionnaire devront se conformer strictement.

Les frais de cette surveillance, ainsi que ceux que la compagnie pourra être amenée à faire pour le gardiennage, la couverture des voies, etc..., pendant l'exécution des travaux, seront à la charge du permissionnaire.

Art. 3. — En cas d'urgence, la compagnie aura le droit d'exécuter elle-même, aux frais du permissionnaire, et sans être tenue d'en aviser préalablement ce dernier, les travaux de réparation qui pourraient être nécessaires, dans la partie correspondant aux emprises de la ligne et aux abords, pour assurer la conservation du chemin de fer et la sécurité de son exploitation.

Art. 4. — Si les installations du permissionnaire viennent à être endommagées par suite des travaux d'entretien ou de modification du chemin de fer, ou pour autre cause provenant de l'exploitation dudit chemin de fer, les réparations nécessaires pour leur remise en état seront exécutées dans les conditions prescrites par l'article 2 ci-dessus, et toutes les dépenses qu'elles entraineront seront entièrement et exclusivement à la charge du permissionnaire, sans que ce dernier puisse réclamer aucune indemnité.

De son côté, le permissionnaire demeurera, dans tous les cas, responsable de tous les dommages que la présence ou l'usage de ses installations pourra causer au chemin de fer ou à ses dépendances.

Art. 5. — La présente autorisation n'est accordée qu'à titre de simple tolérance, l'Administration se réservant expressément le droit de la modifier ou même de la retirer, sans indemnité ni dédommagement quelconque au profit du permissionnaire, au cas où elle le jugerait utile pour les besoins du chemin de fer.

Si l'autorisation est définitivement retirée, le permissionnaire sera tenu de remettre les lieux dans leur état antérieur.

Toutes les dépenses qu'entraînera, le cas échéant, la modification ou le retrait de la présente autorisation seront supportées intégralement par le permissionnaire. Les travaux à faire seront d'ailleurs exécutés dans les conditions prescrites par l'article 2 ci-dessus.

Art. 6. — Le montant des dépenses quelconques que la Compagnie pourra être amenée à faire, au compte du permissionnaire, soit pour travaux exécutés ou fournitures faites, soit pour surveillance, gardiennage, couverture de voies, etc..., majoré de (10 0/0) dix pour cent pour frais généraux, lui sera remboursé sur facture par ledit permissionnaire.

D'ailleurs, préalablement à tout commencement des travaux à exécuter par le permissionnaire, soit pour premier établissement, soit pour entretien ou réparation, soit pour modification ou suppression des installations faisant l'objet du présent arrêté, ledit permissionnaire devra verser entre les mains du chef de section de la compagnie, à titre de provision et sous réserve du règlement ultérieur, une somme représentant le montant approximatif des frais de toute nature à faire par la compagnie à l'occasion de ces travaux.

Pour ceux de premier établissement, présentement autorisés, cette somme est fixée à... francs.

Art. 7. — Tant qu'il jouira de la présente autorisation, le permissionnaire (ou ses ayants droit) paiera, à titre de redevance, à la compagnie du chemin de fer pendant la durée de la concession de cette dernière, et à l'Etat ensuite, une somme annuelle de... francs.

Cette redevance sera payable d'avance. Le premier paiement sera effectué immédiatement après l'achèvement des travaux.

Art. 8. — Les droits des tiers sont réservés.

Art. 9. — Le présent arrêté cessera d'être valable s'il n'en a pas été fait usage dans le délai d'un an, à compter de sa date.

Art. 10. — Ampliation dudit arrêté sera adressée :

1° A M. le maire de..., pour être notifiée à M..., permissionnaire ;

2° A M. l'ingénieur en chef du service du Contrôle, chargé d'en assurer l'exécution ;

3° A la compagnie concessionnaire, à qui elle sera notifiée administrativement, par... en la personne d...

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT D... ;

Nous, préfet du département d... ;

Vu la pétition en date du... par laquelle... M.... demeurant à..., demande l'autorisation d...

Vu l'avis de la compagnie concessionnaire ;

Vu le plan des lieux ;

Vu les rapports du conducteur subdivisionnaire, de l'ingénieur ordinaire et l'avis de l'ingénieur en chef chargé du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d... en date des... ;

Vu l'avis du Directeur des Domaines du... ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 ;

Vu l'arrêté réglementaire sur les permissions de grande voirie en date du...

Considérant que...

Arrêtons :

Article premier. — Le pétitionnaire est autorisé à exécuter les travaux compris dans le... paragraphe..... ci-dessus indiqué... de sa demande, à charge par lui de se conformer aux dispositions légales et réglementaires dont des extraits sont ci-après transcrits et aux conditions spéciales suivantes :

Art. — *Fondations.* — Les fondations seront établies sur le terrain solide; vérification de l'alignement sera faite lorsqu'elles seront sorties de terre et procès-verbal de récolement en sera dressé.

Art. — *Saillies.* — Il ne sera établi aucune saillie sur l'alignement prescrit.

Art. — *Egouts des toits.* — Les égouts des eaux devront être disposés de manière à avoir leur écoulement sur la propriété du pétitionnaire.

Art. — *Couvertures.* — La couverture ne pourra être en chaume ni en aucune autre matière inflammable.

Art. — *Echafaudages et matériaux de construction.* — Les échafaudages et dépôts de matériaux seront faits sur le terrain du pétitionnaire.

Art. — *Déplacement des clôtures du chemin de fer.* — Dans le cas où, pour l'établissement des fondations du bâtiment ou du mur de clôture, il sera nécessaire d'enlever la clôture sèche, on la placera provisoirement sur le terrain du chemin de fer, à 1 mètre de distance de la position actuelle, et, après les travaux, on la remettra dans sa position primitive, le tout aux frais du pétitionnaire.

Art. — *Tracé et récolement de l'alignement.* — L'alignement sera tracé et récolé, en présence du pétitionnaire, par un agent du service du contrôle pourvu hiérarchiquement de l'arrêté d'autorisation, la compagnie étant représentée ou dûment appelée.

A ces effets :

Le permissionnaire préviendra, au moins huit jours à l'avance, M. l'ingénieur du contrôle en résidence à... du moment où il désire

que le tracé ait lieu, et il avisera aussi M. l'ingénieur du contrôle de l'achèvement de ceux de ces travaux qui se rattachent à l'autorisation administrative,

Art. — *Droit des tiers.* — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Art. — *Durée de l'autorisation.* — Le présent arrêté ne sera valable que pour une année, comptée à partir du jour de sa notification au pétitionnaire.

Art. — *Notification de l'arrêté.* — Ampliation dudit arrêté sera adressée :

1° A M. le maire de..., pour être notifiée à..., pétitionnaire;

2° A M. l'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments chargé d'en assurer l'exécution;

3° A la compagnie concessionnaire, à qui elle sera notifiée administrativement, par... en la personne de M. le directeur de la Compagnie à Paris.

L'arrêté est suivi des articles 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 et 11 de la loi du 15 juillet 1845 relatifs aux mesures relatives à la conservation des chemins de fer ainsi que des articles 35, 36, 40, 41 et 42 de l'arrêté réglementaire concernant les permissions de grande voirie.

Paris, le... 190...

DÉCISION DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS RELATIVE A UNE DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UN PASSAGE PRIVÉ SUR UNE VOIE FERRÉE

Rappel de la demande.

La compagnie d... a proposé d'accueillir favorablement la demande de M.

D'après les conclusions des Ingénieurs du contrôle et conformément à l'avis de M. le directeur du contrôle du réseau d... j'ai décidé d'autoriser M... à établir pour son usage personnel un... dans la clôture de... aux conditions suivantes :

1° L... aura... d'ouverture .. sera construit... par... et entretenu... en bon état par la compagnie d... aux frais du permissionnaire, qui devra rembourser les dépenses ainsi faites par elle, à son compte, avec une majoration de 15 0/0;

2° L... dit... sera normalement fermé... par deux clefs, dont l'une sera laissée aux mains de M... et l'autre sera déposée en celles du chef de...;

..... ne pourra être ouvert... que pour le service exclusif de l'établissement du permissionnaire, et pendant le temps strictement nécessaire aux opérations à faire dans l'intérieur de la...;

3° Le droit de passage n'est accordé qu'à M..., ainsi qu'à ceux de ses ouvriers et employés dont les noms devront toujours être préalablement portés à la connaissance du chef de...

4° M... demeurera seul responsable de la fermeture du portillon, ainsi que de tous les accidents qui pourraient survenir par suite

de l'inexécution de cette clause de fermeture ou de l'introduction dans les dépendances du chemin de fer des personnes appelées à faire usage du portillon ;

5° La présente autorisation n'est accordée qu'à titre de tolérance essentiellement précaire et révocable à toute époque, sans indemnité ni dédommagement quelconque ;

En conséquence, l'Administration pourra toujours, si elle le juge utile, exiger du permissionnaire qu'il supprime l... dit... et remette les lieux dans leur état primitif.

Faute par lui d'exécuter, à première réquisition, la suppression prescrite, l'Administration pourra, après une simple mise en demeure, y faire procéder d'office, aux frais du permissionnaire ;

6° En signe de précarité de la présente autorisation, le permissionnaire payera à la compagnie des chemins de fer d... pendant la durée de la concession, et à l'Etat ensuite, une redevance annuelle de... franc... (... fr.).

Le montant de cette redevance pourra être revisé tous les cinq ans ;

7° Les travaux seront récolés, en présence du permissionnaire, par un agent du service du contrôle pourvu hiérarchiquement de l'arrêté d'autorisation, la compagnie étant représentée ou dûment appelée ;

A cet effet, le permissionnaire préviendra au moins huit jours à l'avance M. l'ingénieur du contrôle en résidence à.... du moment où il désirera que le tracé ait lieu, et elle avisera aussi cet ingénieur de l'achèvement de ceux de ces travaux qui se rattachent à la présente autorisation administrative ;

8° Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Il est donné connaissance par le Ministre de la décision au service du contrôle, ainsi qu'à la compagnie, et le préfet en informe le pétitionnaire.

En exécution de l'arrêté ministériel du 26 octobre 1895, il est dressé divers états sommaires des décisions prises.

1° Par le directeur du contrôle en qualité de délégué du Ministre ;

2° Par les divers chefs du service du contrôle en qualité de délégués du directeur.

La première formule comporte les quatre colonnes suivantes :

Numéro du registre ;

Date de l'enregistrement ;

Objet ;

Date et sommaire de la décision ;

Les trois premières colonnes de la deuxième formule sont semblables à celles correspondantes de la première formule ; la 4e colonne est relative à la date et au sommaire du rapport du signataire.

## PROJET D'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

### CLASSEMENT DES PASSAGES A NIVEAU

Nous, préfet du département d...

Vu la loi du 15 juillet 1845 ;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846 ;

Vu l'arrêté ministériel du ..., portant :

ARTICLE PREMIER. — Les passages à niveau établis pour la traversée des chemins de fer de... sont divisés en *cinq* catégories.

ART. 2. — Sur toutes les lignes, le service est divisé en service de jour et service de nuit. — Sauf exception, le service de jour commence à *six* heures du matin et finit à *neuf* heures du soir ; le service de nuit commence à *neuf* heures du soir et finit à *six* heures du matin.

ART. 3. — Dans la première catégorie sont compris tous les passages à niveau pour voitures, ouverts, en moyenne, plus de cent fois par vingt-quatre heures.

Pendant le service de jour, les barrières de ces passages à niveau resteront habituellement ouvertes ; elles seront fermées lorsqu'un train sera en vue ou attendu.

Pendant le service de nuit, elles seront habituellement fermées.

Le service en sera fait jour et nuit par des agents qui devront être constamment à portée de ces passages. Ce service pourra être, à moins d'inconvénients reconnus, confié à des femmes, soit durant le jour, soit durant la nuit.

ART. 4. — La deuxième catégorie comprend les passages à niveau pour voitures, ouverts, en moyenne, de cinquante à cent fois en vingt-quatre heures.

Les barrières seront manœuvrées, soit directement par un agent, homme ou femme, logé dans une maison contiguë au passage à niveau, soit à distance par le garde du passage voisin.

Pendant le service de jour : — 1° sur les lignes à très grande circulation de trains, les barrières seront habituellement fermées ; elles seront ouvertes à la demande des passants ; 2° sur les lignes à moyenne ou à faible circulation de trains, les barrières seront habituellement ouvertes. Elles seront fermées lorsqu'un train sera en vue ou attendu.

Pendant le service de nuit, les barrières seront habituellement fermées sur toutes les lignes. Le garde chargé de leur manœuvre est tenu de répondre à l'appel de toute personne qui en demande l'ouverture.

ART. 5. — Dans la troisième catégorie sont rangés les passages à niveau pour voitures, ouverts, en moyenne, moins de cinquante fois par vingt-quatre heures.

Ils seront habituellement fermés jour et nuit et ouverts, à la

demande des passants, par l'agent, homme ou femme, logé dans la maison contiguë au passage à niveau, ou, si les barrières sont manœuvrées à distance, par le garde du passage voisin.

Art. 6. — Quand la manœuvre sera faite à distance par le garde d'un passage voisin, un système de communication permettant de demander l'ouverture et d'annoncer la fermeture devra être établi entre le passage et l'agent chargé de la manœuvre.

Art. 7. — Les passages à niveau, soit pour voitures, soit pour piétons, concédés à des particuliers, à charge par eux d'en assurer la manœuvre, forment la quatrième catégorie.

Les barrières en seront fermées à clef par les propriétaires, et manœuvrées par eux sous leur propre responsabilité.

Art. 8 — Dans la cinquième catégorie sont rangés tous les passages à niveau publics pour piétons, isolés ou accolés à des passages pour voitures.

Ces passages sont fermés par de petites barrières ou portillons que les passants ouvrent eux-mêmes, à leurs risques et périls, et qui se referment par leur propre poids.

Art. 9. — Par dérogation aux dispositions des articles ci-dessus, les barrières manœuvrées à distance pourront rester habituellement ouvertes entre le lever et le coucher du soleil, dans les limites du service de jour. En temps de brouillard, ces barrières seront habituellement fermées.

Art. 10. — Sur les lignes où la circulation des trains est régulièrement suspendue pendant une partie de la nuit, les barrières des passages à niveau des 1re, 2e et 3e catégories restent ouvertes, sauf les exceptions autorisées par l'Administration, entre le dernier train du soir et le premier train du matin.

Art. 11. — Par dérogation aux prescriptions des articles 3, 4 et 5, sur les lignes à faible circulation de trains, la compagnie pourra être autorisée à maintenir les barrières des passages à niveau des trois premières catégories normalement ouvertes et non gardées dans l'intervalle des passages des trains, soit de nuit, soit de jour.

Art. 12. — Sur celles des lignes à faible circulation de trains qui rempliraient les conditions énumérées dans la loi du 27 décembre 1880, la compagnie pourra être autorisée, pour les voies de terre peu fréquentées, à supprimer toute barrière et à laisser le passage libre, lorsque les conditions de visibilité seront satisfaisantes.

Il est défendu de traverser les passages à niveau ainsi dépourvus de barrières ou de les faire traverser par des animaux ou des véhicules quelconques lorsqu'un train approche.

Un écriteau placé bien en vue près de chacun de ces passages portera cette défense à la connaissance du public.

Art. 13. — Sur les points où la fréquentation serait nulle pendant une partie du jour ou de la nuit, ou à certaines époques de l'année, certains passages à niveau désignés spécialement pourront être tenus constamment fermés pendant une partie du jour ou de l'année.

Art. 14. — Lorsque l'ouverture d'une barrière sera demandée, l'agent chargé de la manœuvre devra s'assurer que les voies pourront être traversées avant l'arrivée d'un train.

Dans ce cas, il ouvrira les barrières en commençant par celle de sortie et les refermera immédiatement.

Il devra refuser d'ouvrir lorsqu'un train arrivant sera en vue à moins de deux kilomètres, ou sera annoncé, soit par la corne d'appel du garde voisin, soit par tout autre moyen.

Aux passages à niveau fermés par des barrières manœuvrées à distance, la demande d'ouverture se fera au moyen de sonnettes ou de tout autre système d'avertissement accepté par l'Administration, et, de son côté, l'agent chargé de la manœuvre devra, avant de refermer la barrière, en avertir par plusieurs coups de sonnette.

Art. 15. — Les barrières des passages à niveau qui sont habituellement ouvertes par application des articles 3, 4, 9 et 11, doivent être fermées cinq minutes avant l'heure réglementaire du passage des trains réguliers ou annoncés; on les rouvre immédiatement après le passage de ces trains. Pendant qu'elles sont ainsi fermées, leur ouverture, lorsqu'elle est demandée, a lieu dans les conditions et conformément aux prescriptions de l'article précédent.

Lorsqu'un passage à niveau, voisin d'une station, sera dans le cas d'être intercepté pendant plus de dix minutes consécutives, par des trains en stationnement ou en manœuvre, le Préfet fixera, s'il y a lieu, sur la proposition de l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique, et la compagnie entendue, la durée maximum de l'interruption du passage.

Art. 16. — Pendant toute la partie de la nuit où il y a des mouvements de trains, et tant que les barrières sont maintenues fermées, les passages à niveau de première catégorie sont éclairés de deux feux et ceux de deuxième catégorie d'un feu.

Les passages de ces deux catégories situés sur des lignes où la circulation des trains est régulièrement suspendue pendant une partie de la nuit, peuvent ne pas être éclairés pendant la durée de cette suspension, lorsque leurs barrières restent ouvertes.

Ceux des autres catégories ne sont pas éclairés, à moins de prescriptions spéciales de l'Administration supérieure.

Art. 17. — Le classement des passages à niveau dans chacune des catégories ci-dessus déterminées sera réglé, sur la proposition de la compagnie, et d'après l'avis de M. l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique, par des arrêtés préfectoraux qui seront soumis à l'approbation ministérielle. Ces arrêtés désigneront les passages auxquels il sera fait application des dispositions spéciales prevues aux articles 3, 9, 11, 12 et 13.

Vu les propositions, en date du , présentées par la compagnie concessionnaire;

Vu l'avis de M. l'ingénieur en chef et de M. l'agent voyer en chef du département;

Vu le rapport des ingénieurs du contrôle, du

Arrêtons :

(*Suit le tableau ci-après*)

Le tableau approuvé comporte onze colonnes :

Colonne 1. — Désignation des passages à niveau;
— 2. — Numéro d'ordre depuis l'origine de la ligne ;
— 3. — Commune;
— 4. — Distance depuis... ;
— 5. — Nombre moyen d'ouvertures par vingt-quatre heures ;
— 6. — Catégorie ;
— 7. — Système des barrières ;
— 8. — Nature du gardiennage;
— 9. — Régime normal du passage à niveau de jour;
— 10. — Régime normal du passage à niveau de nuit;
— 11. — Observations.

La colonne 8 comporte les lettres P et S, suivant que le gardiennage du passage à niveau est permanent ou qu'il peut être suspendu dans l'intervalle des trains réguliers ou annoncés.

Les colonnes 9 et 10 comportent les lettres O et F, suivant que le passage à niveau est normalement ouvert ou qu'il est normalement fermé.

Nota. — Pour les passages à niveau de première catégorie, lorsqu'il y aura inconvénient reconnu à confier le gardiennage à des femmes, soit durant le jour, soit durant la nuit, on inscrira dans la colonne *Observations* la mention : *Gardé par un homme durant le jour* ou *durant la nuit.*

# APPENDICE

## COMPTABILITÉ DES COMPAGNIES

Dans les administrations de travaux publics de l'État, le service qui constate la dépense émet lui-même le mandat ou pièce de paiement, qui est acquitté par les soins de l'administration des Finances.

Il n'en est pas précisément de même dans les compagnies de chemins de fer. Il y a séparation complète, d'une part, entre les divers services qui constatent les dépenses et, d'autre part, entre les services *mandateurs* chargés de les liquider et les services comptables ou financiers chargés des payements.

La réunion des services *mandateurs* et *payeurs* porte le nom de service de la *comptabilité générale* et des *finances*.

Les divers services, construction, voie, exploitation et traction, constatent les dépenses faites et dressent les pièces de dépenses qu'ils inscrivent à leurs livres respectifs. Ces pièces de dépenses ne deviennent *pièces comptables* qu'après avoir été visées par le service de la comptabilité générale. C'est ce dernier service qui paie; mais ces paiements n'étant pas inscrits sur les livres des services appelés à constater les dépenses, chacun de ceux-ci, pour contrôler la concordance de leurs dépenses avec les sommes payées, adressent au service de la comptabilité générale un relevé *trimestriel* donnant par chapitre le détail des dépenses portées à leurs

registres et, en cas de désaccord, un avis rectificatif leur est alors adressé par le service de la comptabilité et des finances.

C'est le dépouillement des comptes et des livres de ce dernier service qui sert de base à la préparation de la situation financière et des budgets annuels de la compagnie.

**Gestion financière. — Budgets.** — Par suite des conventions intervenues entre les diverses compagnies de chemins de fer et l'État, celui-ci est appelé, par le jeu de la garantie d'intérêt, soit à couvrir par des avances, le cas échéant, une partie des déficits d'exploitation, soit à participer aux bénéfices de cette exploitation. Il se trouve ainsi, vis-à-vis de ces compagnies, dans la situation d'un associé ; il est donc de toute évidence qu'il doit surveiller leur gestion financière en vue de rechercher, au besoin, en pleine connaissance de cause, les moyens d'alléger leur budget de dépenses. Cette collaboration s'exerce également au commun profit des compagnies intéressées à ne pas s'endetter inutilement envers le Trésor, et à celui de l'État, dont les finances, déjà si lourdement grevées envers quelques-unes, par la garantie d'intérêt, pourraient l'être outre mesure, dans l'avenir, s'il fallait d'ici à la clôture, relativement lointaine, des comptes d'exploitation [1], inscrire à ces comptes des déficits plus considérables que de raison [2].

C'est pourquoi des décrets en date des 6 juin 1862 et 24 février 1888 ont déterminé le mode de présentation des budgets et les justifications financières à produire annuellement par les diverses compagnies.

Ces budgets de recettes et dépenses doivent être remis au Ministre des Travaux publics dans les trois premiers mois de chaque année pour l'exercice suivant.

[1] 31 décembre 1950, pour le Nord ;
26 novembre 1954, pour l'Est ;
31 décembre 1956, pour l'Ouest, Orléans ;
31 décembre 1958, pour le P.-L.-M. ;
31 décembre 1960, pour le Midi.

[2] Extrait du *Journal officiel* du 1er mars 1888. Rapport du Directeur des chemins de fer au Ministre sur le mode de présentation des budgets des compagnies.

Les budgets comportent les états ci-après :

A. *Compte unique d'exploitation.* — Recettes, dépenses, produits nets.

B. *Liquidation de l'exercice.* — Prélèvements des charges sur les produits nets d'exploitation.

C. *Lignes ouvertes pendant l'année et exploitées partiellement.* — Évaluation de l'insuffisance, résultats de l'exploitation, charges.

D. *Travaux complémentaires.* — Compte d'établissement.

§ 1. — Projets approuvés ;
§ 2. — Projets présentés ;
§ 3. — Projets à présenter.

E. *Travaux d'établissement.* — Dépenses à la charge de la compagnie. Service de la voie et service de la construction.

1° Concessions antérieures à 1883.
2° Concessions de 1883.

F. *Compte d'établissement.* — Dépenses à la charge de l'État.

1° Construction proprement dite.
2° Parachèvements.
3° Agrandissement des gares de jonction.
4° Agrandissement des dépôts.
5° Secondes voies militaires.

G. *Compte d'établissement.* — Matériel roulant, outillage, mobilier des gares.

H. *Capitaux à réaliser* en obligations (États C, D, E, F, G.)

I. *Frais généraux.* — Administration centrale et dépenses générales ; exploitation ; matériel et traction ; voie.

**Comptes.** — Les différents comptes des compagnies sont les suivants :

A. *Compte d'exploitation.* — Ce compte unique pour chaque réseau, comprend :

1° Les recettes de toute nature de l'exploitation faites par la compagnie, c'est-à-dire les recettes du trafic de grande et de petite vitesse, voyageurs et marchandises, les produits divers du domaine de la compagnie, locations de terrains, loyers de gares communes, produits de placements de fonds disponibles, etc.

2° Les dépenses de toute nature de l'Administration centrale, traitements de la Direction et services généraux, personnel et bureaux des services centraux et généraux de l'exploitation, de la voie, du matériel et de la traction, caisse des retraites, secours, indemnités pour accidents, contributions, loyers, part de contrôle, etc., éclairage, chauffage, ainsi que les dépenses du matériel roulant, de l'outillage et du mobilier.

Enfin sont portées à ce compte toutes les dépenses de travaux de remaniements et d'entretien des voies, bâtiments et dépendances, en un mot toutes les dépenses de travaux ne donnant aucune plus-value à la ligne.

B. *Compte de premier établissement.* — Ce compte comprend toutes les dépenses de construction et de premier établissement faites pendant les cinq ans qui suivent l'ouverture à l'exploitation ; parmi les dépenses de construction figure la contribution kilométrique de 25.000 francs que les compagnies doivent généralement fournir pour la construction des lignes spécifiées dans les conventions de 1883.

Ce compte fonctionne concurremment avec le *compte établissement État* ouvert pour toutes les lignes en étude ou en construction, soit que l'État ait fait lui-même l'infrastructure avant la remise à la compagnie, soit que la compagnie construise au nom et pour le compte de l'État.

Il est fait face aux dépenses de premier établissement au moyen d'émissions annuelles d'obligations, autorisées par le

Ministre après examen du budget et après avis du Comité de réseau.

C. *Compte des travaux complémentaires.* — Ce compte comprend les dépenses des travaux exécutés après la clôture du compte de premier établissement, travaux nécessités par l'accroissement du trafic et donnant une plus-value à la ligne; ces dépenses résultant de projets régulièrement approuvés par l'Administration supérieure.

Les dépenses des deux derniers comptes B et C sont spécialisables, c'est-à-dire qu'elles y sont portées à un chapitre ou un article spécial à chaque ligne.

Les dépenses des ateliers, magasins et dépôts constituent un chapitre spécial se rapportant aux dépenses ou travaux de construction ou modifications de bâtiments et leurs accessoires considérés comme immeubles par destination.

Un arrêté du Conseil d'État du 25 mars 1898 ayant décidé, en principe, que l'*Etat ne participerait que dans les dépenses de construction ou d'agrandissement des dépôts et remises de machines*, on a subdivisé ce compte en deux sous-chapitres.

§ 1er. — Ateliers et magasins généraux.
§ 2. — Dépôts.

*Le compte des ateliers et magasins généraux* comprend les dépenses de construction, modifications (avec plus-value) des bâtiments ou de leurs annexes considérés comme immeubles par destination. Ce compte ne comporte que des dépenses à la charge de la compagnie. Les dépenses faites pour les ateliers et magasins généraux sont réparties en fin d'exercice proportionnellement aux parcours des trains sur chaque ligne, comme pour les augmentations du matériel roulant.

*Le compte des dépôts* comprend les constructions ou modifications aux bâtiments ou dépendances, rotondes, quais à combustibles, voies de dépôts, entrée et sortie, voies des quais à combustibles, grues hydrauliques, ponts tournants et machines fixes pour ponts tournants.

L'imputation des dépenses à ce compte est réservée, d'après l'arrêt du 25 mars 1898, jusqu'au moment où l'inspection des finances aura arrêté la formule suivant laquelle doit être faite la ventilation des dépenses effectuées.

*Compte inventaire.* — Indépendamment des comptes qui précèdent se rapportant aux dépenses de construction et d'exploitation, il est tenu par la compagnie un compte *inventaire*, qui est le compte de premier établissement du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements généraux.

Ce compte, qui est tenu en conformité des dispositions de l'article 36, § 4, du cahier des charges est indépendant du compte de premier établissement des lignes, en ce sens qu'il appartient exclusivement à la compagnie pour tout le matériel et le mobilier qu'il comporte, lesquels ne font pas retour à l'État en fin de concession, et que celui-ci doit lui payer soit amiablement, soit à dire d'experts, à sa valeur au moment de la reprise.

On y inscrit la *valeur au neuf* de tout le matériel roulant, matériel mobilier, outillage, mobilier des gares, etc., se rapportant aux chapitres ci-après, savoir :

CHAPITRE PREMIER. — Matériel roulant.
— II. — Outillage des ateliers et dépôts[1].
— III. — Matériel et mobilier en service dans les gares.
— IV. — Ameublement de l'Administration centrale, chevaux et matériel des services extérieurs.
— V. — Outillage de la voie et appareils de chauffage des gares et bureaux.

Le chapitre premier comprend le matériel roulant proprement dit, machines, wagons et tenders, outillage des machines en mouvement et accessoires des wagons, éclairage et chauffage des trains, etc.

[1] Les chapitres II, III et IV sont tenus par le service de la traction.

Le chapitre II comprend tous les outils et machines-outils employés dans les ateliers; c'est en un mot l'*outillage des ateliers*.

Les dépenses du chapitre IV sont constatées par l'Administration centrale.

Le chapitre V comporte les dépenses relatives aux appareils et outils des brigades de poseurs : vagonnets, etc., etc.

Ce dernier compte est tenu par les soins du service de la voie; il comporte depuis quelque temps les appareils de chauffage des gares qui se rapporteraient plutôt au chapitre III (mobilier des gares), et qui sont installés par le service de la voie, afin d'éviter des complications d'écritures avec le service de la traction.

Le compte général *inventaire* s'accroît, chaque année, de l'augmentation du matériel roulant nouvellement acquis; on en déduit, au moment de sa démolition, tout le matériel hors d'usage ou détruit pour le prix porté à cet inventaire, c'est-à-dire *la valeur au neuf*.

Cette valeur est portée au débit du compte exploitation; on crédite ensuite ce même compte *exploitation* de la valeur des matériaux utilisables lors de l'*emploi* ou de la *vente* de ceux-ci.

Les dépenses du compte inventaire sont toutes des dépenses de premier établissement; l'entretien et les réparations sont portées au compte unique *exploitation*.

Pour assurer l'emploi de la réserve résultant du matériel démoli porté au compte exploitation et afin que le compte inventaire du matériel roulant ne subisse pas de diminution, les dépenses d'acquisition de matériel roulant sont *imputées en renouvellement d'inventaire* pour la partie correspondante à la différence entre l'acquisition nouvelle et la démolition du matériel hors d'usage; le surplus est alors imputé *en augmentation d'inventaire* (Décision ministérielle du 7 janvier 1899).

## CLASSIFICATION DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION

Les dépenses se rapportant au compte de premier établissement ou de construction sont classées d'après la nomenclature ci-après, qui sert pour l'établissement des pièces de dépenses et leur inscription aux registres de la compagnie, tenus soit par les ingénieurs, soit par la comptabilité centrale de la direction.

CHAPITRE PREMIER. — *Administration centrale et services généraux.* — Frais généraux de l'Administration centrale, service des emprunts, direction et frais de personnel.

CHAPITRE II. — *Indemnités de terrains.* — Acquisitions de terrains, indemnités accessoires pour dommages, honoraires de notaires, avoués, etc.

CHAPITRE III. — *Terrassements et ouvrages d'art.* — Matériel des voies provisoires. — Maisons de gardes et passages à niveau, plantations, semis, etc., fourniture d'outils et divers.

CHAPITRE IV. — *Voie et ballast.* — Matériel pour l'armature des voies. — Changements, croisements. — Plaques, ballastage et pose de voies. — Frais divers de surveillance et de réception.

CHAPITRE V. — *Stations. — Ateliers, accessoires divers.* — Bâtiments des stations et leurs dépendances, appareils de chauffage; gares des marchandises, dépôts et accessoires; matériel fixe des gares. — Signaux. — Poteaux-limites. — Mobilier des gares. — Lignes et appareils télégraphiques. — Clôtures, barrières, guérites de gardes. — Surveillance et dépenses diverses.

## RÈGLEMENT DES 10 MARS 1899 ET 10 SEPTEMBRE 1901 [1]

*relatif à la circulation des automobiles*

ARTICLE PREMIER. — Est soumise aux prescriptions du présent règlement la circulation, sur la voie publique, des véhicules à moteur mécanique ou autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées.

### SECTION I. — Automobiles avec ou sans avant-train moteur, à boggie ou non, circulant isolément

#### TITRE I. — *Mesures de sûreté*

ART. 2. — Les réservoirs, tuyaux et pièces quelconques destinés à contenir des produits explosifs ou inflammables seront construits de façon à ne laisser échapper ni tomber aucune matière pouvant causer une explosion ou un incendie.

ART. 3. — Les appareils devront être disposés de telle manière que leur emploi ne présente aucune cause particulière de danger et ne puisse ni effrayer les chevaux ni répandre d'odeurs incommodes.

ART. 4. — Les organes de manœuvres seront groupés de façon que le conducteur puisse les actionner sans cesser de surveiller sa route.

Rien ne masquera la vue du conducteur vers l'avant, et les appareils indicateurs qu'il doit consulter seront placés bien en vue et éclairés la nuit.

ART. 5. — Le véhicule devra être disposé de manière à obéir sûrement à l'appareil de direction et à tourner avec facilité dans les courbes de petit rayon. Les organes de commande de la direction offriront toutes les garanties de solidité désirables.

Les automobiles dont le poids à vide excède 350 kilogrammes seront munis de dispositifs permettant la marche en arrière.

ART. 6. — Le véhicule devra être pourvu de deux systèmes de freinage distincts, suffisamment efficaces, dont chacun sera capable de supprimer automatiquement l'action motrice du moteur ou de la maîtriser.

L'un au moins de ces systèmes agira directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci et sera capable de caler instantanément les roues.

L'un de ces systèmes ou un dispositif spécial permettra d'arrêter toute dérive en arrière.

Dans le cas d'un véhicule à avant-train moteur à boggie, l'un des

[1] Voir *Bibliothèque du Conducteur de Travaux publics. — Tramways et Automobiles*, p. 448 à 466.

systèmes de freinage à la disposition du mécanicien devra pouvoir agir sur les roues arrière du véhicule.

Art. 7. — La constatation que les voitures automobiles satisfont aux diverses prescriptions ci-dessus sera faite par le service des mines, sur la demande du constructeur ou du propriétaire. Pour les voitures construites en France, le fabricant devra demander la vérification de tous les types d'automobiles qu'il a établis ou établira. Pour les voitures de provenance étrangère, l'examen sera fait avant la mise en service en France, sur le point du territoire désigné par le propriétaire de la voiture.

Lorsque le fonctionnaire des mines délégué à cet effet aura constaté que la voiture présentée satisfait aux prescriptions réglementaires, il dressera de ses opérations un procès-verbal dont une expédition sera remise soit au constructeur, soit au propriétaire, suivant le cas.

Le constructeur aura la faculté de livrer au public un nombre quelconque de voitures suivant chacun des types qui auront été reconnus conformes au règlement. Il donnera à chacune d'elles un numéro d'ordre dans la série à laquelle elle appartient et il devra remettre à l'acheteur une copie du procès-verbal et un certificat attestant que la voiture livrée est entièrement en conformité du type. Le certificat devra spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier.

Chaque voiture portera en caractères bien apparents :

1° Le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type ;

2° Le nom et le domicile du propriétaire.

Si l'automobile est capable de marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure, il sera pourvu de deux plaques d'identité, portant un numéro d'ordre, qui devront toujours être placées en évidence à l'avant et à l'arrière du véhicule. Le Ministre des Travaux publics fixera le modèle de ces plaques, leur mode de pose et leur mode d'éclairage pendant la nuit ; il fixera également le mode d'attribution aux intéressés des numéros d'ordre [1].

En cas de refus par les ingénieurs des mines [2] de dresser un

[1] Voir, p. 705 : Arrêtés des 11 septembre et 12 décembre 1901.

[2] Le service des mines tient un registre d'immatriculation des automobiles capables de marcher en palier à plus de 30 kilomètres à l'heure.

Ce registre comporte les 11 colonnes suivantes :

Colonne 1. — Numéro d'immatriculation de l'automobile : Nombre.
— 2. — — — Lettres.
— 3. — Désignation du propriétaire : Nom et prénoms.
— 4. — — — Domicile.
— 5. — Désignation de l'automobile : Nom et adresse du constructeur.

procès-verbal constatant que le véhicule présenté satisfait aux prescriptions réglementaires, les intéressés pourront faire appel au Ministre des Travaux publics, qui statuera après avis de la Commission centrale des Machines à vapeur.

### Titre II. — *Mise en circulation*

Art. 8. — Tout propriétaire d'un automobile devra, avant de le mettre en circulation sur les voies publiques, adresser au préfet du département où il réside une déclaration dont il lui sera remis récépissé. Cette déclaration sera communiquée sans délai au service des mines.

Le récépissé de la déclaration [1] indiquera le numéro d'ordre assigné au véhicule ou spécifiera qu'il n'est pas assujetti à porter les plaques visées dans l'article précédent.

Art. 9. — La déclaration fera connaître le nom et le domicile du propriétaire.

Elle sera accompagnée d'une copie du procès-verbal dressé en vertu de l'article 7.

Art. 10. — La déclaration faite dans un département suffira pour toute la France.

### Titre III. — *Conduite et circulation*

Art. 11. — Nul ne pourra conduire un automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du service des mines.

Un certificat de capacité spéciale sera institué pour les conducteurs de motocycles d'un poids inférieur à 150 kilogrammes.

| | | |
|---|---|---|
| Colonne | 6. | Désignation de l'automobile : Indication du type. |
| — | 7. | — — — : Numéro d'ordre dans la série du type. |
| — | 8 à 10. | — Procès-verbal de reconnaissance du service des mines. |
| — | 8. | — Date. |
| — | 9. | — Numéro du registre. |
| — | 10. | — Sous-arrondissement. |
| — | 11. | — Observations. |

[1] Voir modèle de récépissé, p. 461, *Tramways et Automobiles*.

Cette indication est libellée sous la forme suivante au bas et à gauche du récépissé.

Arrondissement minéralogique de

Décret du 10 septembre 1901.

Numéro d'immatriculation.

S'il y a lieu de compléter un récépissé antérieur au présent règlement, l'indication précitée est produite au moyen d'un timbre, le cas échéant, au droit du numéro, on inscrit « néant ».

Art. 12. — Le conducteur d'un automobile sera tenu de présenter à toute réquisition de l'autorité compétente :

1° Son certificat de capacité ;

2° Le récépissé de déclaration du vehicule.

Art. 13. — Les divers organes du mécanisme moteur, les appareils de sûreté, la commande de la direction, les freins et leurs systèmes de commande, ainsi que les transmissions de mouvement et les essieux, seront constamment entretenus en bon état.

Le conducteur devra vérifier fréquemment par l'usage le bon état de fonctionnement des deux systèmes de freinage.

Art. 14. — Le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation.

La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés.

En aucun cas, la vitesse n'excédera celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations, sauf l'exception prévue à l'article 31.

Art. 15. — L'approche du véhicule devra être signalée en cas de besoin au moyen d'une trompe.

Tout automobile sera muni à l'avant d'un feu blanc et d'un feu vert.

Art. 16. — Le conducteur ne devra jamais quitter le véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive, et pour supprimer tout bruit du moteur.

## Section II. — **Automobiles remorquant d'autres véhicules**

### Titre IV. — *Mesures de sûreté*

Art. 17. — Les automobiles remorquant d'autres véhicules ne pourront circuler sur les voies publiques qu'autant qu'ils satisferont, en ce qui concerne les appareils moteurs, les organes de transmission, de freinage et de conduite, aux prescriptions des articles 2, 3, 4, 5, 6 du présent règlement.

Art. 18. — Indépendamment des freins de l'automobile prévus par l'article 6, chaque véhicule remorqué sera muni d'un système de freins suffisamment efficace et rapide, susceptible d'être actionné soit par le mécanicien à son poste sur l'automobile, soit par un conducteur spécial.

Art. 19. — Les véhicules remorqués porteront, en caractères bien apparents, le nom et le domicile du propriétaire.

Art. 20. — Aucun automobile destiné à remorquer d'autres vehicules ne pourra être mis en service qu'en vertu d'une autorisation du préfet, délivrée après avis du service des mines.

Le fonctionnaire délégué à cet effet visitera l'automobile et pourra proceder à des essais ayant pour bu de constater qu'il ne

présente aucune cause particulière de danger en raison du service auquel il est destiné.

L'autorisation délivrée à la suite de ces vérifications sera valable pour tous les départements.

### Titre V. — *Mise en circulation*

Art. 21. — Nul ne pourra faire circuler dans un département des automobiles remorquant d'autres véhicules, sans une autorisation délivrée par le préfet de ce département, après avis soit de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, soit de l'agent voyer en chef, ou de ces deux chefs de service, suivant la nature des routes et chemins empruntés.

La demande devra indiquer :

1° Les routes et chemins que le pétitionnaire a l'intention de suivre ;

2° Le poids de l'automobile, celui de chacun des véhicules chargés et la charge maximum par essieu ;

3° La composition habituelle des trains et leur longueur totale.

Art. 22. — L'autorisation déterminera les conditions particulières de sécurité auxquelles le permissionnaire sera soumis indépendamment des prescriptions générales du présent règlement.

Les intéressés pourront faire appel de la décision du préfet devant le Ministre des Travaux publics, qui statuera après avis de la Commission centrale des Machines à vapeur.

### Titre VI. — *Conduite et circulation*

Art. 23. — Tout train portera, la nuit, un feu rouge à l'arrière, sans préjudice du feu blanc et du feu vert prévus par l'article 15.

Art. 24. — La vitesse des trains en marche ne dépassera pas 20 kilomètres à l'heure en rase campagne et 10 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

Art. 25. — Lorsque les freins des véhicules remorqués ne seront pas actionnés par le mécanicien, la manœuvre de ces freins sera confiée à des conducteurs spéciaux dont le nombre sera proportionné à l'importance du convoi, eu égard aux déclivités du parcours et à la vitesse de marche.

Dans tous les cas, des dispositions efficaces seront prises pour empêcher toute dérive en arrière des véhicules remorqués.

Art. 26. — Le stationnement de trains sur la voie publique ne devra, en aucun cas, gêner la circulation ni entraver l'accès des propriétés.

Pour les services publics de voyageurs, les points de stationnement seront désignés par l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Art. 27. — La marche, la conduite et l'entretien des automobiles et des véhicules remorqués seront soumis aux prescriptions des

articles 11, 12, 13, aux deux premiers alinéas de l'article 14, ainsi qu'aux articles 15 et 16 du présent règlement.

Art. 28. — Les dispositions du présent règlement, à l'exception des articles 18 à 27, seront applicables aux automobiles remorquant une voiturette, dont le poids, voyageur compris, ne dépasse pas 200 kilogrammes, pourvu que les freins soient capables de servir efficacement pour l'ensemble.

## Section III

### Titre VII. — *Dispositions générales*

Art. 29. — Indépendamment des prescriptions du présent règlement, les automobiles demeureront soumis aux dispositions des règlements sur la police du roulage.

Art. 30. — L'appareil d'où procède la source d'énergie sera soumis aux dispositions des règlements sur les appareils du même genre, en vigueur ou à intervenir.

Art. 31. — Les courses de voitures automobiles dont le parcours ne comprendra qu'un seul département ne pourront avoir lieu sur la voie publique sans une autorisation spéciale du préfet, sur l'avis des chefs de service de voirie et avec l'agrément des maires des communes traversées.

Lorsque le parcours d'une course comprendra plusieurs départements, l'autorisation sera délivrée par le Ministre de l'Intérieur, sur l'avis des préfets des départements traversés et donnée avec les mêmes formalités que ci-dessus.

La vitesse pourra excéder celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne ; elle ne pourra, en aucun cas, dépasser celle de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

Les frais de surveillance et autres occasionnés à l'Administration par la course seront supportés par les organisateurs de celle-ci qui devront déposer à cet effet une consignation préalable.

Art. 32. — Après deux contraventions dans l'année, les certificats de capacité délivrés en vertu de l'article 11 du présent règlement pourront être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu et sur l'avis du service des mines.

Art. 33. — Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux et déférés aux tribunaux compétents conformément aux dispositions des lois et règlements en vigueur ou à intervenir.

Art. 34. — Les attributions conférées aux préfets des départements par le présent décret sont exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

Art. 35. — Les Ministres de l'Intérieur et des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent décret.

## ARRÊTÉS DES 11 SEPTEMBRE ET 12 DÉCEMBRE 1901

Article premier. — Les numéros d'ordre à attribuer aux voitures automobiles, motocycles et motocyclettes capables de marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure seront fixés par l'ingénieur en chef des mines de chaque arrondissement minéralogique.

Le numéro sera porté sur le récépissé de déclaration à remettre à l'intéressé.

Art. 2. — Ce numéro d'ordre sera formé d'un groupe de chiffres arabes suivi de lettres majuscules romaines caractéristiques du service de l'ingénieur en chef [1].

Le numéro des voitures automobiles sera reproduit sur les plaques d'identité en caractères blancs sur fond noir avec les dimensions suivantes :

| | avant | arrière |
|---|---|---|
| Hauteur des chiffres ou lettres | 75m/m | 100m/m |
| Largeur uniforme du trait | 12 | 15 |
| Largeur du chiffre ou de la lettre | 45 | 60 |
| Espace libre entre les chiffres ou les lettres. | 30 | 35 |
| Hauteur de la plaque | 100 | 120 |

Le groupe des chiffres sera séparé des lettres par un trait horizontal placé à moitié hauteur de la plaque, avec les dimensions suivantes :

| | avant | arrière |
|---|---|---|
| Largeur (sens vertical) | 12m/m | 15m/m |
| Longueur (sens horizontal) | 45 | 60 |
| Espace libre entre le trait et les chiffres ou lettres | 30 | 35 |

[1] Le numéro ne dépassera pas trois chiffres provisoirement.

Les lettres caractéristiques sont les suivantes suivant les divers arrondissements minéralogiques :

A — Alais ; B — Bordeaux : C — Chalon-sur-Saône ; D — Douai ; F — Clermont-Ferrand ; G — Paris ; H — Chambéry ; I — E — Paris ; L — Le Mans ; M — Marseille ; N — Nancy ; P — Poitiers ; R — Arras ; S — Saint-Etienne ; T — Toulouse ; U — Paris ; X — Paris ; Y ou Z — Rouen (Versailles).

Après les 999 numéros de la première série, on forme une nouvelle série en redoublant la lettre caractéristique.

L'arrondissement de Rouen agira ainsi avec les deux lettres qui lui sont affectées ; il en sera de même pour celui de Paris auquel il a été réservé les lettres E. G. I. U. X.

Art. 2 *bis*. — Les dimensions des plaques d'identité et des numéros d'immatriculation, pourront être réduites en ce qui touche les motocycles (tricycles et quadricycles automobiles) et les motocyclettes (bicyclettes à moteur), conformément aux indications ci-après :

| | | Tricycles et Quadricycles automobiles | Bicyclettes à moteur |
|---|---|---|---|
| Hauteur des chiffres ou lettres | | 60m/m | 50m/m |
| Largeur uniforme du trait | | 8 | 7 |
| Longueur du chiffre ou de la lettre | | 35 | 30 |
| Espace libre entre les chiffres ou les lettres | | 15 | 12 |
| Trait horizontal séparant les chiffres des lettres | Sens horizontal | 20 | 15 |
| | Sens vertical | 8 | 7 |
| Espace libre entre le trait et les chiffres ou lettres | | 5 | 5 |
| Hauteur de la plaque | | 80 | 70 |

Ces dimensions réduites s'appliquent aussi bien à la plaque d'avant qu'à celle d'arrière (art. 1 de l'arrêté du 12 décembre 1901).

Art. 3. — Les plaques seront placées de façon à être toujours en évidence dans des plans verticaux perpendiculaires à l'axe longitudinal du véhicule, l'axe de la plaque étant autant que possible sur cet axe longitudinal.

Art. 4. — La plaque d'arrière des voitures automobiles et des motocycles sera éclairée pendant la nuit par réflexion avec une intensité qui permette de lire le numéro d'ordre aux mêmes distances que le jour.

Toutefois, on pourra, pendant la nuit, substituer à la plaque d'arrière une lanterne qui éclairera par transparence un verre laiteux recouvert d'une plaque ajourée, de manière que les caractères constituant le numéro se détachent en clair sur fond obscur avec les mêmes dimensions que celles indiquées à l'article 2.

Art. 4 *bis*. — La plaque d'arrière des bicyclettes à vapeur pourra ne pas être éclairée pendant la nuit.

## INSTRUCTIONS RELATIVES AUX AUTOMOBILES

*Construits en conformité d'un type pour lequel il a été satisfait à l'article 7 du règlement de 1899-1901 et qui destinés à être vendus sont encore la propriété de constructeur.*

Lorsqu'un constructeur a obtenu, du service des mines, pour un type d'automobiles, le procès-verbal de constatation, prévu à l'article 7, il peut être autorisé par le préfet à lui déclarer la mise éventuelle en circulation simultanée d'un nombre limité de véhicules à vendre, appartenant au type, sans spécifier les numéros d'ordre de ces véhicules dans la série du type en question. Ce nombre est strictement limité aux besoins de l'industriel pour l'usage défini ci-dessus et fixé par le préfet, après avis du service des mines. La déclaration, accompagnée d'une copie du procès-verbal dressé par le service des mines en vertu de l'article 7, spécifie très formellement que le déclarant s'engage à ne mettre en circulation, sous le bénéfice de la déclaration dont il s'agit, que des véhicules entièrement conformes au type et portant en caractères bien apparents les inscriptions prescrites par l'article 7; elle doit aussi spécifier expressément le maximum de vitesse que lesdits véhicules sont capables d'atteindre en palier.

Sur le vu de la déclaration ainsi constituée, il est délivré au constructeur un nombre, égal au nombre fixé, de récépissés de déclaration, sur lesquels ledit constructeur est indiqué comme étant en même temps le propriétaire du véhicule, et sur lesquels, en regard de l'indication « Numéro d'ordre dans la série du type » on inscrit les mots « Véhicule à vendre ». Dans le cas où il s'agit d'un type capable de dépasser en palier la vitesse de 30 kilomètres à l'heure, un numéro d'immatriculation est, dans les formes prescrites, inscrit sur chacun de ces récépissés. Dans le cas contraire, la mention « Néant » est à porter dans le cadre relatif à l'immatriculation.

Sur le registre d'immatriculation des automobiles tenu dans le bureau de l'ingénieur en chef des mines, l'enregistrement est fait, lorsqu'il y a lieu, comme s'il s'agissait de véhicules individuellement définis, à ceci près que, dans la colonne affectée au numéro d'ordre dans la série du type, on écrit les mots « Véhicule à vendre ».

Le constructeur, à qui les récépissés de déclaration dont il s'agit ont été délivrés, a la faculté, à toute époque, de faire circuler sur la voie publique, sous réserve d'ailleurs de l'observation des diverses

prescriptions réglementaires, un nombre de véhicules du type égal au nombre fixé, pourvu que le conducteur de chacun de ces véhicules soit porteur, aux fins indiquées par l'article 12, de son certificat de capacité et de l'un des récépissés de déclaration dont il vient d'être parlé, et pourvu qu'en outre, lorsqu'il y a lieu, le véhicule soit muni des plaques d'identité portant le numéro d'immatriculation marqué par le récépissé susdit, de manière à satisfaire au décret du 10 septembre 1901 et aux arrêtés pris ou à prendre pour l'exécution de ce décret.

Lorsque le constructeur livre à un acheteur l'automobile qui a circulé de cette manière, il garde par devers lui le récépissé de déclaration, retire (s'il y a lieu) du véhicule les plaques d'identité, et a la faculté de mettre en circulation un nouveau véhicule du même type à la faveur du même récépissé de déclaration et (s'il y a lieu) des mêmes plaques d'identité, sans aucune formalité nouvelle, pourvu que ce nouveau véhicule soit à son tour conforme au type et muni des inscriptions bien apparentes prescrites à l'article 7.

Il doit être entendu que les dispositions qui précèdent ne s'appliquent qu'aux automobiles à vendre, mis en circulation par les constructeurs pour les besoins définis plus haut et non aux automobiles dont ces constructeurs font usage pour eux-mêmes.

La réglementation actuelle de la circulation des automobiles partage lesdits, quels que soient leurs types ou leurs natures, en deux catégories, suivant qu'ils sont capables ou non de marcher en palier à plus de 30 kilomètres à l'heure. Les premiers seuls doivent être munis de plaques d'identité.

Le règlement laisse, en principe, à la seule responsabilité du constructeur, sous toutes les peines de droit en cas de fausse attestation, le soin de préciser le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier; toutefois, il va de soi que le service des mines doit refuser l'attestation nécessaire pour la mise en service d'un véhicule si la déclaration du constructeur est notoirement inexacte.

D'autre part, l'article 31 du règlement fait ressortir le pouvoir discrétionnaire absolu de l'Administration en ce qui concerne l'autorisation des courses de vitesse sur routes.

La note descriptive à fournir par le constructeur et dont la copie doit être remise à tout acquéreur d'automobile doit énoncer d'une manière formelle la vitesse maxima que les véhicules du type sont capables d'atteindre en palier et détailler pour chaque cran de

marche les rapports successifs de démultiplication depuis le moteur jusqu'aux roues motrices dont le diamètre doit d'ailleurs être indiqué; ces diverses données sont, en effet, nécessaires à la définition complète du type; elles fixent les éléments des relations qui peuvent être établies entre la vitesse angulaire du moteur et la vitesse de marche de l'automobile.

Il va de soi que l'on doit considérer comme appartenant à des types différents des véhicules qui, toutes autres choses analogues, diffèrent sensiblement par la vitesse maxima qu'ils sont capables de prendre en palier.

L'attention de l'Administration a été appelée sur quelques incertitudes qui se sont produites, au sujet de la procédure à suivre, pour l'application de l'article 8 du règlement, lorsqu'un automobile, après avoir fait l'objet de la déclaration prescrite par cet article, change de propriétaire.

I. — Ledit article exige qu'une nouvelle déclaration soit faite par le nouveau propriétaire; celui-ci doit l'adresser au préfet du département où il réside.

A l'appui de cette déclaration, au lieu de fournir à nouveau la copie du procès-verbal visé en l'article 9, copie qui a nécessairement été fournie par le premier propriétaire de l'automobile lors de la déclaration primitive, le propriétaire nouveau peut se contenter de remettre le récépissé de déclaration qui avait été délivré à son vendeur et qui est désormais caduc. Il doit, en même temps, dans sa déclaration, spécifier en termes exprès que l'automobile demeure, pour tout ce qui définit son type et fixe la vitesse maxima dont il est capable en palier, conforme à sa constitution primitive. Saisi d'une semblable déclaration, le préfet peut délivrer à l'intéressé, en échange du récépissé qu'il lui remet, un nouveau récépissé établi d'après les indications du premier.

Toutefois, cette procédure est subordonnée à une condition essentielle. C'est que le récépissé de l'ancienne déclaration, qui est remis à l'appui de la nouvelle, soit parfaitement régulier, sans rature, grattage, ni surcharge, et qu'il porte toutes les indications nécessaires, notamment celles qui doivent y figurer pour l'application du règlement, relativement à l'immatriculation du véhicule : indication d'un numéro distinctif, ou mention *néant*.

II. — Lorsque rien ne s'oppose à la procédure ci-dessus, le nouveau récépissé de déclaration doit assigner au véhicule un numéro d'immatriculation ou porter, dans la case réservée à ce numéro la mention *néant*, selon ce qui existait à cet égard sur l'ancien récépissé.

Dans le premier de ces deux cas une distinction est à faire, en ce qui touche le numéro distinctif à assigner.

Si le nouveau propriétaire réside dans le même département que l'ancien, ou dans un département différent mais compris dans le même arrondissement minéralogique, le même numéro d'immatriculation doit être conservé au véhicule. *Mention du changement de propriétaire* est faite sur le registre des déclarations et sur le registre d'immatriculation des automobiles, dans la case de ces registres où le véhicule se trouve déjà inscrit.

Si, au contraire, le département où réside le nouveau propriétaire et où a lieu, en conséquence, la nouvelle déclaration, ne fait pas partie du même arrondissement minéralogique que le département de la déclaration ancienne, il y a lieu pour l'ingénieur en chef des mines, d'assigner au véhicule, en l'inscrivant sur son registre d'immatriculation, un numéro distinctif nouveau. C'est ce numéro qui est porté dans la case réservée à cet effet sur le récépissé de déclaration à délivrer au nouveau propriétaire.

# TABLE DES MATIÈRES

## TITRE I

## CARACTÈRES GÉNÉRAUX DU DROIT DE CONTROLE DE L'ÉTAT

### CHAPITRE I

Pages.

**Du droit de contrôle de l'Etat. — Sa Nature Sa raison d'être** 1

### CHAPITRE II

**Du droit de contrôle de l'État Son origine**

§ 1. — Contrôle de la construction..... 6
§ 2. — Contrôle de l'exploitation..... 10

## TITRE II

## ORGANISATION DU CONTROLE DE L'ÉTAT SUR LES CHEMINS DE FER

### CHAPITRE I

SECTION I. — Observations..... 15
II. — Divisions du contrôle. — Contrôle financier... 19
III. — Organisation actuelle..... 20
Dispositions générales..... 20

### CHAPITRE II

**Contrôle de la construction**

SECTION I. — Objet du contrôle de la construction..... 21

Pages.

SECTION II. — Organisation de l'inspection et du contrôle des études et travaux des lignes nouvelles. 24
III. — Attributions générales des ingénieurs chargés d'un service de contrôle d'études et travaux des lignes nouvelles ..... 26
IV. — Contrôle de l'établissement des voies ferrées des quais, des ports maritimes et des voies navigables ..... 29

## CHAPITRE III

### Contrôle de l'exploitation

SECTION I. — Objet du contrôle de l'exploitation ..... 34
II. — Organisation ..... 30
I. — Contrôle technique ..... 35
*a*) Contrôle de la voie et des bâtiments ..... 35
*b*) Contrôle de l'exploitation technique ..... 36
II. — Contrôle commercial ..... 36
Organisation de la direction ..... 36
Organisation dans les réseaux ..... 38
III. — Contrôle du travail ..... 39
Service central ..... 40
Organisation dans les réseaux ..... 41
III. — Frais de contrôle et de surveillance ..... 44

## TITRE III

## ROLE ET ATTRIBUTIONS DES DIFFÉRENTS FONCTIONNAIRES DU CONTROLE

## LIVRE I

### Administration centrale

## CHAPITRE I

### Ministère des Travaux publics

SECTION I. — Ministre des Travaux publics ..... 47
Des Ministres ..... 48
A. — Des Ministres autorités administratives ..... 48
*a*) Contreseing ..... 48

Pages.
*b*) Actes d'administration ..... 49
*c*) Actes de contrôle ..... 49
B. — Des Ministres juges ..... 50
Pouvoir réglementaire des Ministres ..... 50
Rôle du Ministre des Travaux publics en matière de chemins de fer ..... 51
Autorisations que le Ministre peut ou doit donner ..... 51
Approbation ministérielle (objets qui doivent être soumis à l') 52
Homologation ministérielle (objets à soumettre à l') ..... 52
Droit de décision sans restriction ..... 52
Droit de décision la compagnie entendue ..... 53
Droit de décision sur proposition de la compagnie ..... 53
Section II. — Directeur des chemins de fer ..... 55

## CHAPITRE II

### Préfet

Attributions générales ..... 58
Rôle spécial du préfet en matière de contrôle des chemins de fer ..... 59
§ 1. — Chemins de fer d'intérêt général ..... 60
§ 2. — Chemins de fer d'intérêt local et tramways ..... 62
Etablissement de la voie ferrée ..... 63
Entretien et exploitation ..... 64
Personnel du contrôle ..... 64
Taxes ..... 64
Frais de contrôle ..... 64
Divers ..... 65
§ 3. — Chemins de fer miniers et chemins de fer industriels ..... 65
*a*) Chemins de fer miniers ..... 65
*b*) Embranchements miniers et embranchements d'usines ..... 66
*c*) Chemins de fer industriels ..... 66
1° Chemins non ouverts à un service public .. 66
2° Chemins ouverts à un service public ..... 66

## LIVRE II

## CONTROLE TECHNIQUE

## CHAPITRE I

### Directeur du contrôle

Attributions ..... 67

Pages.
Rapports et états divers adressés à l'Administration .... 69
Comité de réseau ..... 71

## CHAPITRE II

### Ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines

SECTION I. — Ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments..... 72
Attributions par délégation..... 72
Attributions propres..... 73
Rapports et renseignements divers adressés au préfet... 74
Avis au procureur de la République..... 75
Rapports adressés au directeur du contrôle..... 75
Rapports avec les chefs de service de la compagnie. .. 76
SECTION II. — Ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique ..... 77
Attributions par délégation..... 77
Attributions propres..... 78
Rapports et renseignements divers adressés au préfet.. 80
Avis au procureur de la République..... 80
Rapports adressés au directeur du contrôle..... 80
Rapports avec les chefs de service des compagnies..... 81

## CHAPITRE III

### Ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines

SECTION I. — Ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées, attachés au contrôle de la voie et des bâtiments ..... 82
II. — Ingénieurs ordinaires des mines attachés au contrôle de l'exploitation technique..... 84

## CHAPITRE IV

### Conducteurs, contrôleurs et commis

SECTION I. — Conducteurs, contrôleurs et commis des ponts et chaussées ou des mines attachés à un service de contrôle..... 86
II. — Conducteurs des ponts et chaussées..... 88
III. — Contrôleurs des mines ..... 89
IV. — Contrôleurs-comptables ..... 90
V. — Commis des ponts et chaussées ou des mines. 92

# LIVRE III

## CONTROLE COMMERCIAL

### CHAPITRE I

### Directeur du contrôle commercial

Pages.
Attributions ..... 93
Transmission des affaires ..... 95
Comités et assemblées générales ..... 96
Tournées ..... 96

### CHAPITRE II

### Contrôleur général de l'exploitation commerciale des chemins de fer

Attributions par délégation ..... 97
Attributions propres ..... 98
Avis et rapports ..... 99
Entrée au comité consultatif des chemins de fer ..... 99
Rapports avec les chefs de service de la compagnie ..... 100
Rapports avec les préfets ..... 100

### CHAPITRE III

### Inspecteurs principaux et particuliers de l'exploitation commerciale des chemins de fer

Répartition dans les services ..... 101
Attributions ..... 102
Rapports avec les commissaires de surveillance administrative ..... 104

# LIVRE IV

## CONTROLES TECHNIQUE ET COMMERCIAL. — POLICE

## CHAPITRE I

### Commissaires de surveillance administrative

Pages.
SECTION I. — Généralités ..... 105
Assermentation ..... 106
Attributions générales ..... 107
Plaintes contre la compagnie ou ses agents ..... 108
Instruction des plaintes ..... 109
Arrêtés préfectoraux ..... 111
Contraventions diverses ..... 111
Crimes et délits ..... 111
Suites judiciaires données aux procès-verbaux ..... 112
Copie des arrêts de jugements rendus sur les procès-verbaux ..... 112
Retards des trains ..... 112
Inspection des boîtes et appareils de secours ..... 112
SECTION II. — Rôle des commissaires en cas d'accident et règles à suivre pour l'instruction des accidents ..... 114
§ 1. — Accidents du tableau A ..... 115
Rôle des commissaires ..... 115
Instruction par les ingénieurs ..... 116
§ 2. — Accidents du tableau B ..... 117
Rôle des commissaires ..... 117
Instruction par les ingénieurs ..... 117
Accidents d'ateliers, dépôts, etc. ..... 118
Modifications apportées à l'instruction des accidents par la nouvelle réglementation ..... 118
Rôle complémentaire des commissaires en cas d'accident ..... 119
Prérogatives accordées aux commissaires en cas d'accident ..... 120
SECTION III. — Attributions spéciales ..... 122
§ 1. — Rapports avec les fonctionnaires du contrôle ..... 122
§ 2. — Rapports avec l'autorité judiciaire ..... 123
§ 3. — Rapports avec l'autorité préfectorale ..... 125
§ 4. — Rapports avec le public et les autorités ..... 127
§ 5. — Rapports avec les compagnies et leurs agents ..... 128
Réquisition des agents des compagnies ..... 129

Pages.

SECTION IV. — Rôle du commissaire de surveillance agissant en qualité d'officier de police judiciaire... 131
§ 1. — Des procès-verbaux..... 131
1° Contraventions de grande voirie..... 133
2° Accidents..... 134
*a*) Transmission du procès-verbal à l'ingénieur ordinaire.....
*b*) Transmission du procès-verbal au parquet..... 135
Forme du procès-verbal de constatation d'un accident. 135
3° Infractions aux règlements d'exploitation et autres..... 136
*a*) Règlements d'exploitation proprement dits..... 136
*b*) Règlements spéciaux..... 137
4° Crimes et délits de toute nature commis dans l'enceinte des chemins de fer..... 138
5° Procès-verbaux relatifs à des faits constatés dans un intérêt purement privé..... 139
6° Procès-verbaux relatifs à des faits non susceptibles de donner lieu à une action publique ou civile..... 140
*Suites judiciaires des procès-verbaux :* 140
§ 2. — Droit de réquisition de la force publique..... 142
Forme des réquisitions..... 143

CHAPITRE II

**Commissaires spéciaux de la police des chemins de fer** 145

De la police des chemins de fer et des fonctionnaires chargés de l'exercer..... 145
Attributions des commissaires spéciaux de la police des chemins de fer..... 146
De la police en général..... 146
Attributions des commissaires de police..... 147
Devoirs généraux des commissaires de police..... 147

CHAPITRE III

Attributions respectives des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer et des commissaires spéciaux de la police des chemins de fer..... 149

LIVRE V

**CONTROLE DU TRAVAIL**

CHAPITRE I

SECTION I. — Généralités..... 152

Pages.

SECTION II. — Réglementation de la durée du travail et des repos des agents de chemins de fer dont le service intéresse la sécurité publique ..... 153
Historique ..... 153
§ 1. — Mécaniciens et chauffeurs ..... 155
a) Durée du travail et grands repos journaliers ..... 155
b) Grands repos congés ..... 155
c) Evaluation du travail effectif ..... 156
d) Dérogations ..... 157
§ 2. — Agents des trains autres que les mécaniciens et chauffeurs ..... 157
a) Durée du travail et grands repos journaliers ..... 157
b) Grands repos congés ..... 158
c) Evaluation du travail effectif ..... 158
d) Dérogations ..... 159
§ 3. — Agents des gares, stations et haltes dont le service intéresse la sécurité des trains ou des manœuvres. 159
a) Durée du travail et grands repos journaliers ..... 159
b) Halte-repas. — Repos congés ..... 160
c) Service de nuit ..... 160
d) Dérogations ..... 160
§ 4. — Agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies ..... 161
a) Durée du travail et grands repos journaliers ..... 161
b) Repos congés ..... 162
c) Service de nuit ..... 162
d) Dérogations ..... 162
§ 5. — Gardes-sémaphores, bloqueurs, aiguilleurs de pleine voie, gardes-barrières en faction permanente aux barrières ..... 163
a) Durée du travail et grands repos journaliers ..... 163
b) Repos congés ..... 163
c) Service de nuit ..... 163
d) Dérogations ..... 164
Remarque importante ..... 164

## CHAPITRE II

### Ingénieur en chef du contrôle du travail

Généralités ..... 165
Comptes rendus mensuels ..... 166
Tableaux de roulements et de service ..... 166
Dérogations ..... 167
Registres de réclamations ..... 167
Plaintes et réclamations ..... 167
Procès-verbaux de contravention ..... 168
Comités du travail ..... 168

Pages.

## CHAPITRE III

### Ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées ou des mines

Généralités ..... 169
Constatations et vérifications ..... 170
Enquêtes et transmissions ..... 170
Tournées ..... 171
Comités du travail ..... 171

## CHAPITRE IV

### Contrôleurs du travail

Généralités ..... 171
Tableaux de roulement et de service ..... 173
Registres de réclamations ..... 174
Enquêtes ..... 175
Constatation des infractions ..... 175
*a*) Durée du travail ..... 175
*b*) Hygiène et sécurité ..... 176
Surveillance générale ..... 177

## CHAPITRE V

### Comités du travail du réseau de l'État

Généralités ..... 178
Lettre ministérielle du 13 février 1901 ..... 179
Sièges des comités ..... 180
Attributions des comités ..... 181
Composition ..... 181
Remplacement des membres ..... 182
Election des délégués ..... 182
Réunion des comités ..... 183

# LIVRE VI

## CHAPITRE I

### Exercice du droit de contrôle

SECTION I. — Droit de libre circulation ..... 184
§ 1. — Fonctionnaires et agents voyageant pour le service ..... 184

Pages.
Etendue et caractère du droit de libre circulation.. 185
Cartes de libre circulation..... 185
§ 2. — Fonctionnaires en congé..... 187
§ 3. — Fonctionnaires nouvellement nommés..... 187
SECTION II. — Tournées réglementaires..... 189
Directeur du contrôle technique..... 189
Ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments..... 189
Ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique..... 190
Contrôleur général de l'exploitation commerciale..... 190
Ingénieurs ordinaires du contrôle de la voie et des bâtiments et du contrôle de l'exploitation technique..... 190
Inspecteurs de l'exploitation commerciale..... 190
Commissaires de surveillance administrative..... 190
Conducteurs subdivisionnaires des ponts et chaussées et contrôleurs subdivisionnaires des mines..... 191
Contrôleurs-comptables et contrôleurs du travail..... 191

## CHAPITRE II

### Tenue des bureaux

Généralités..... 192
§ 1. — Bureaux de la direction du contrôle technique.. 193
§ 2. — Bureaux de la direction du contrôle commercial. 194
§ 3. — Bureaux de service central du contrôle du travail. 195
§ 4. — Bureaux de l'ingénieur en chef de la voie des bâtiments..... 195
§ 5. — Bureaux de l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique..... 196
§ 6. — Bureau du contrôleur général..... 196
§ 7. — Bureaux des ingénieurs..... 198
§ 8. — Bureaux des inspecteurs..... 198
§ 9. — Bureaux des conducteurs et contrôleurs subdivisionnaires..... 198
§ 10. — Bureaux des commissaires de surveillance..... 199

# TITRE IV

## CHAPITRE I

### Utilité du contrôle financier

Généralités..... 201

Pages.

## CHAPITRE II

### Organisation du contrôle financier

§ 1. — Agents de contrôle ..... 203
*a*). — Vérification périodique ..... 203
*b*). — Surveillance permanente ..... 204
§ 2. — Organes délibérants ..... 208
1° Commission de vérification des comptes ..... 208
2° Comité de réseau ..... 210

## TITRE V

### Conseils, Comités et Commissions institués auprès du Ministre des Travaux publics et ayant des attributions en matière de chemins de fer.

SECTION I. — Comité des directeurs de contrôle ..... 213
SECTION II. — Commission militaire supérieure des chemins de fer ..... 215
Composition de la Commission ..... 215
Attributions ..... 216
SECTION III. — Comité consultatif des chemins de fer.
Historique ..... 218
Composition du Comité ..... 218
Secrétaires ..... 220
Rapporteurs ..... 220
Présidence ..... 220
Durée des pouvoirs ..... 220
Rôle et attributions du Comité ..... 220
*Section permanente* ..... 221
Composition ..... 221
Délibérations dans la section ..... 222
Formation de sous-comités ..... 222
Délibérations en assemblée générale ..... 222
Instruction des affaires ..... 223
Réunions ..... 223
SECTION IV. — Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer ..... 224
Historique ..... 224
Rapport du 8 janvier 1900 au Président de la République 224
Organisation du Comité ..... 227
Composition ..... 227
Nomination des membres ..... 228
Attributions ..... 228
Formation de Commissions ..... 228
Réunions du Comité ..... 229

Pages.
Remplacement du vice-président..... 229
Délibérations..... 229
SECTION V. — Commission permanente du matériel roulant des chemins de fer.
Notions préliminaires..... 230
Commission temporaire du matériel roulant. — Programme des travaux de cette commission..... 234
Conclusion des rapports présentés au Ministre..... 235
Institution de la commission permanente..... 236
Composition..... 237
Attributions..... 237
SECTION VI. — Commission mixte des Travaux publics..... 238
Composition..... 239
Compétence..... 239
Fonctionnement..... 240
SECTION VII. — Conseil général des ponts et chaussées.
Historique..... 241
Organisation actuelle..... 242
Composition..... 242
Examen des affaires..... 243
Affaires à soumettre au Conseil..... 244
Séances..... 245
SECTION VIII. — Conseil général des mines.
Historique..... 246
Composition..... 246
Organisation du Conseil..... 247
Attributions générales..... 247
Séance et délibérations..... 248
Formation du Comité..... 248
SECTION IX. — Commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer..... 249
SECTION X. — Comités de réseau..... 249

## TITRE VI

## CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

SECTION I. — Inspection spéciale du réseau de l'État.
§ 1. — Objet..... 250
§ 2. — Organisation..... 250
SECTION II. — Organisation administrative du réseau d'Etat. 253
SECTION III. — Administration..... 254
Direction..... 254
Conseil du réseau de l'Etat..... 254
Organisation des services..... 255
Caisse des retraites..... 256

# TITRE VII

# CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS LIGNES DIVERSES

## CHAPITRE I

### Contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways

Pages.
SECTION I. — Généralités ..... 258
SECTION II. — Organisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways ..... 260
SECTION III. — Contrôle de la construction ..... 261
Objet du contrôle de la construction ..... 261
Organisation du contrôle ..... 261
Reconnaissance et réception des travaux ..... 261
Rôle et attributions des fonctionnaires du contrôle de la construction ..... 262
SECTION IV. — Contrôle de l'exploitation ..... 263
Objet du contrôle de l'exploitation ..... 263
Organisation du contrôle ..... 263
Rôle et attributions des fonctionnaires du contrôle de l'exploitation ..... 264
Règlements de police et d'exploitation ..... 265
Accidents ..... 265
SECTION V. — Surveillance des appareils producteurs de force motrice ..... 266
Objet et utilité de cette surveillance ..... 266
Organisation ..... 268
Attributions de ces fonctionnaires ..... 268
SECTION VI. — Dispositions diverses ..... 270
Bureaux des agents du contrôle ..... 270
Circulation gratuite ..... 270
SECTION VII. — Frais de contrôle ..... 271
SECTION VIII. — Contrôle financier ..... 272
Organisation du contrôle financier ..... 272
§ 1. — Comptes de premier établissement ..... 273
§ 2. — Comptes d'exploitation ..... 274
Vérification des comptes ..... 274
1° Chemins de fer et tramways subventionnés par l'Etat ..... 274
2° Chemins de fer et tramways non subventionnés par l'Etat ..... 276

Pages.
Comptes rendus statistiques annuels..... 276
Comptes rendus statistiques trimestriels..... 277
SECTION IX. — Organisation spéciale du contrôle des tramways dans le département de la Seine..... 278
§ 1. — Historique..... 278
§ 2. — Organisation actuelle..... 280
Organisation générale..... 280
Organisation dans les services..... 281
Contrôle de la construction..... 282
Contrôle de l'exploitation..... 282

## CHAPITRE II

### Contrôle des chemins de fer miniers et des chemins de fer industriels

SECTION I. — Notions préliminaires..... 283
SECTION II. — Organisation du contrôle..... 286
Chemins de fer miniers et chemins de fer industriels.... 286
*a*). — Contrôle de la construction..... 286
*b*). — Contrôle de l'exploitation..... 286
Frais de contrôle et de surveillance..... 287
SECTION III. — Contrôle des embranchements particuliers.. 288
Frais de contrôle et de surveillance..... 289

## CHAPITRE III

### Contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux

SECTION I. — Organisation..... 290
Définition des voies ferrées sur lesquelles s'exerce le contrôle prévu à l'article 10 du décret du 30 mai 1895.. 290
Direction du service du contrôle..... 291
Contrôle de la construction..... 291
Contrôle de l'exploitation..... 291
SECTION II. — Rôle et attributions des fonctionnaires attachés au service du contrôle des voies ferrées des quais des ports..... 293
Ingénieurs en chef..... 293
Ingénieurs ordinaires..... 294
Autres fonctionnaires..... 294
SECTION III. — Contrôle des voies ferrées des quais des ports placés dans le ressort de la préfecture de police..... 295

# TITRE VIII

# RÉSEAUX ALGÉRIENS ET TUNISIENS

## CHAPITRE I

### Organisation du contrôle des chemins de fer en Algérie

Pages.
SECTION I. — Observations préliminaires..... 297
SECTION II. — Organisation des services..... 299
Direction du contrôle..... 299
Adjoint au directeur..... 299
Services de la direction..... 299
Contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes. 301
SECTION III. — Attributions des fonctionnaires du contrôle. 302
Directeur..... 302
Ingénieurs en chef et ordinaires, inspecteurs, conducteurs et contrôleurs..... 304
Contrôleur général..... 304
Attributions générales des chefs de service..... 305
Tournées..... 305

## CHAPITRE II

### Organisation du contrôle des voies ferrées dans la Régence de Tunis

SECTION I. — Renseignements généraux..... 307
Lettre ministérielle du 19 octobre 1894..... 308
Arrêté du 4 septembre 1895..... 310
SECTION II. — Organisation du contrôle..... 312
1° Contrôle commercial..... 312
2° Contrôle technique..... 313
3° Contrôle de l'entretien..... 314
SECTION III. — Observations..... 315
SECTION IV. — Questions d'ordre purement intérieur intéressant spécialement la Régence..... 316
Comité local dit Comité consultatif des chemins de fer tunisiens..... 316
Attributions des fonctionnaires du contrôle des chemins de fer tunisiens..... 317

# TITRE IX

## PERSONNEL DU CONTROLE

Pages.
Généralités ..... 318

## LIVRE I

## RECRUTEMENT DU PERSONNEL SPÉCIALISÉ DANS LE CONTROLE DES CHEMINS DE FER

### CHAPITRE I

### Commissaires de surveillance administrative

Section I. — Recrutement ..... 319
§ 1. — Historique ..... 319
§ 2. — Dispositions actuelles ..... 323
Programme d'admission ..... 326
Décret déterminant les conditions à remplir par les candidats à l'emploi de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer ..... 332
Section II. — Nomination et formalités précédant l'entrée en fonctions ..... 334
§ 1. — Nomination ..... 334
§ 2. — Formalités antérieures à l'entrée en fonctions ..... 335
Section III ..... 336
§ 1. — Cadre ..... 336
Effectif ..... 336
§ 2. — Avancement ..... 337

### CHAPITRE II

### Contrôleurs spéciaux

Section I. — Contrôleurs-comptables ..... 339
Recrutement ..... 339
Répartition dans les services ..... 339
Conditions d'admissibilité à l'emploi de contrôleur-comptable ..... 340
Nomination ..... 342
Cadre ..... 342
Avancement ..... 342
Maintien en fonctions ..... 342
Effectif des contrôleurs-comptables ..... 342
Section II. — Contrôleurs du travail ..... 343
Recrutement ..... 343
Répartition dans les services ..... 343

Pages.

Conditions d'admissibilité à l'emploi de contrôleur du travail..... 343
Nomination..... 346
Programme d'examen..... 347
Cadre..... 349
Avancement..... 349
Maintien en fonctions..... 349
Effectif des contrôleurs du travail..... 349

## CHAPITRE III

### Inspecteurs de l'Exploitation commerciale des chemins de fer

SECTION I. — Recrutement..... 350
§ 1. — Historique..... 350
§ 2. — Dispositions actuelles..... 358
Arrêté du 1er juin 1902..... 365
§ 3. — Composition des Commissions d'examen pour l'admission aux emplois d'inspecteur de l'Exploitation commerciale et de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer..... 368
SECTION II. — Nomination..... 370
Cadre..... 373
Effectif..... 374
Avancement..... 374
Répartition dans les services..... 375

## CHAPITRE IV

### Contrôleurs généraux de l'Exploitation commerciale

Historique..... 377
Recrutement..... 377
Cadre..... 380
Assimilation..... 380

# LIVRE II

## RECRUTEMENT DU PERSONNEL ATTACHÉ AU SERVICE DU CONTROLE ET PROVENANT DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

## CHAPITRE I

### Commis des Ponts et Chaussées et des Mines

Nomination..... 381
Avancement..... 383
Effectif..... 383

## CHAPITRE II

### Conducteurs, contrôleurs et sous-ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Pages.
SECTION I. — Conducteurs des ponts et chaussées..... 384
Admission..... 384
Programme d'examen..... 385
Nomination..... 391
Avancement..... 391
Effectif..... 391
SECTION II. — Contrôleurs des mines..... 393
Admission..... 393
Programme d'examen..... 395
Anciens élèves des écoles des maîtres mineurs d'Alais et de Douai..... 397
Nomination..... 397
Avancement..... 397
Effectif..... 397
SECTION III. — Sous-Ingénieurs des ponts et chaussées..... 399
Historique..... 399
Effectif..... 399
SECTION IV. — Sous-ingénieurs des mines..... 400
Historique..... 400
Effectif..... 400

## CHAPITRE III

### Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

SECTION I. — Ingénieurs des ponts et chaussées..... 401
Historique..... 401
Grades..... 401
Cadres..... 401
Nomination..... 402
Avancement..... 402
Effectif..... 402
SECTION II. — Admission des conducteurs dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées..... 403
Loi des 2 juillet, 20 et 30 novembre 1850..... 403
Décret du 12 décembre 1877..... 403
Programme d'examen..... 409
SECTION III. — Ingénieurs des Mines..... 418
Généralités..... 418
Effectif..... 418

## LIVRE III

## RECRUTEMENT DU PERSONNEL ADJOINT AU SERVICE DU CONTROLE ET RESSORTISSANT AUX MINISTÈRES DES TRAVAUX PUBLICS, DES FINANCES ET DE L'INTÉRIEUR.

### CHAPITRE PREMIER

### Employés de l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics

Pages.
Organisation générale..... 419
Cabinet du Ministre..... 420
Nomination..... 420
Recrutement..... 420
Programme d'examen..... 422
Avancement..... 424
Effectif..... 425

### CHAPITRE II

### Adjoints à l'inspection des finances

Généralités..... 426

### CHAPITRE III

### Commissaires spéciaux de la police des chemins de fer

Généralités..... 429
Programme d'examen..... 430
Cadres et traitements..... 434

## LIVRE IV

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

### CHAPITRE I

### Positions diverses

SECTION I. — Personnel spécialisé dans le contrôle..... 436
§ 1. — Commissaires de surveillance administrative... 436
Positions diverses..... 436

Pages.
Activité ..... 437
Disponibilité ..... 437
Retrait d'emploi ..... 437
Congé sans traitement ..... 437
Congés pour affaires personnelles ..... 437
Congés pour raisons de santé ..... 438
Permissions d'absence ..... 438
Mesures disciplinaires ..... 438
Blâme ou réprimande ..... 438
Retrait d'emploi ..... 439
Révocation ..... 439
§ 2. — Inspecteurs de l'Exploitation commerciale ..... 439
§ 3. — Contrôleurs-comptables et contrôleurs du travail. 439
§ 4. — Contrôleurs généraux ..... 439
Section II. — Personnel attaché au service du contrôle et appartenant aux corps des ponts et chaussées et des mines ..... 440
§ 1. — Ingénieurs ..... 440
Positions diverses ..... 440
Activité ..... 440
Disponibilité ..... 440
Retrait d'emploi ..... 440
Congés ..... 440
Sortie des cadres ..... 441
Mesures disciplinaires ..... 442
§ 2. — Conducteurs, contrôleurs et sous-ingénieurs des ponts et chaussées et des mines ..... 442
§ 3. — Commis des ponts et chaussées et des mines... 443
Congé pour service militaire ..... 443
Disponibilité ..... 443
Mesures disciplinaires ..... 443
Section III. — Personnel adjoint au service du contrôle et ressortissant aux Ministères des Travaux publics, des Finances et de l'Intérieur.... 444
§ 1. — Fonctionnaires de l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics ..... 444
Dispositions diverses ..... 444
Mesures disciplinaires ..... 444
Conseil des directeurs ..... 445
§ 2. — Inspecteurs des finances ..... 445
§ 3. — Commissaires spéciaux de la police des chemins de fer ..... 445

## CHAPITRE II

### Traitements et allocations

Section I. — Personnel spécialisé dans le contrôle ..... 446
§ 1. — Commissaires de surveillance administrative... 446

Pages.
Traitements ..... 446
Allocations accessoires ..... 446
§ 2. — Inspecteurs de l'Exploitation commerciale ..... 448
Historique ..... 448
Traitements. — Dispositions actuelles ..... 449
Allocations accessoires ..... 450
§ 3. — Contrôleurs spéciaux ..... 451
Contrôleurs-comptables ..... 451
Contrôleurs du travail ..... 451
§ 4. — Contrôleurs généraux ..... 451
§ 5. — Directeur du contrôle commercial ..... 451
Section II. — Personnel attaché au service du contrôle et appartenant aux corps des ponts et chaussées et des mines ..... 452
§ 1. — Commis des ponts et chaussées ou des mines ..... 452
§ 2. — Conducteurs des ponts et chaussées et contrôleurs des mines ..... 452
§ 3. — Ingénieurs et Sous-Ingénieurs ..... 453
Section III. — Personnel adjoint au service du contrôle et ressortissant aux Ministères des Travaux publics, des Finances et de l'Intérieur ..... 454
§ 1. — Fonctionnaires de l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics ..... 454
§ 2. — Inspecteurs des finances ..... 455
§ 3. — Commissaires spéciaux de la police des chemins de fer ..... 455

## CHAPITRE III

### Retraites

Section I. — Personnel spécialisé dans le contrôle ..... 456
§ 1. — Commissaires de surveillance administrative ..... 456
§ 2. — Contrôleurs-comptables et contrôleurs du travail ..... 458
§ 3. — Inspecteurs de l'Exploitation commerciale ..... 458
§ 4. — Contrôleurs généraux ..... 459
§ 5. — Directeur du contrôle commercial ..... 459
Section II. — Personnel attaché au service du contrôle et appartenant aux corps des ponts et chaussées et des mines ..... 460
§ 1. — Généralités ..... 460
§ 2. — Commis des ponts et chaussées ou des mines ..... 460
§ 3. — Conducteurs, contrôleurs et sous-ingénieurs des ponts et chaussées et des mines ..... 461
§ 2. — Ingénieurs ..... 461

Pages.

SECTION III. — Personnel adjoint au service du contrôle et ressortissant aux Ministères des Travaux publics, des Finances et de l'Intérieur.... 462

§ 1. — Fonctionnaires de l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics..... 462

§ 2. — Inspecteurs des finances..... 462

§ 3. — Commissaires spéciaux de la police des chemins de fer..... 462

## CHAPITRE IV

### Uniforme

Généralités..... 463

SECTION I. — Commissaires de surveillance administrative. 464

SECTION II. — Commissaires et inspecteurs spéciaux de la police des chemins de fer..... 468

---

# ANNEXES

Loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer..... 469

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer..... 472

Ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par décret du 1er mars 1901, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. 478

Loi du 27 février 1850 relative aux commissaires et sous-commissaires préposés à la surveillance des chemins de fer..... 493

Arrêté ministériel du 15 avril 1850 relatif aux attributions des différents fonctionnaires préposés au contrôle et à la surveillance des chemins de fer..... 494

Décret du 21 mai 1879 modifiant le décret du 15 février 1868 organisant le personnel supérieur du contrôle..... 496

Loi du 27 juillet 1870 concernant les grands travaux publics. 498

Loi du 11 juin 1880 relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways..... 499

Décret du 6 août 1881 modifié par les décrets des 30 janvier 1894, 3 août 1898, 25 juillet 1899 et 13 février 1900, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880..... 507

Pages.

Décret du 2 juillet 1894, modifié par le décret du 15 mars 1899, déterminant les conditions à remplir par les candidats à l'emploi de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer..... 527
Décret du 30 mai 1895, modifié par les décrets des 9 janvier 1900, 11 décembre 1901 et 11 mars 1902, portant organisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général..... 529
Arrêté ministériel du 26 octobre 1895, modifié par les arrêtés des 16 janvier 1896 et 7 mars 1899, rendu en exécution de l'article 17 du décret du 30 mai 1895, sur l'organisation du contrôle des chemins de fer..... 535
Tableau indiquant la répartition des principales affaires entre les chefs de service du contrôle (annexe à l'arrêté ministériel précité)..... 542
Cahier des charges type pour la concession d'un chemin de fer d'intérêt général..... 547
Conditions générales à observer pour l'étude et la construction des chemins de fer de l'Etat..... 575
Décision du Ministre de la Guerre, du 21 février 1878, relative aux conditions techniques d'établissement auxquelles une ligne ferrée doit satisfaire pour être classée dans la catégorie des chemins de fer dits stratégiques..... 580
Cahier des charges type pour la concession des chemins de fer d'intérêt local..... 581
Ordonnance du préfet de police, en date du 3 août 1901, concernant l'exploitation du chemin de fer métropolitain de Paris..... 609
Cahier des charges type pour la concession des tramways. 631
Cahier des charges type pour la concession des tramways du département de la Seine..... 649
Imprimés de service..... 662

## APPENDICE

Comptabilité des compagnies..... 691
Règlement des 10 mars 1899 et 10 septembre 1901 relatif à la circulation des automobiles..... 699
Arrêtés des 11 septembre et 12 décembre 1901..... 705
Instructions relatives aux automobiles construits en conformité d'un type pour lequel il a été satisfait à l'article du règlement de 1899-1901 et qui, destinés à être vendus, sont encore la propriété du constructeur..... 707

TOURS

IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES

6, RUE GAMBETTA, 6

# SUPPLÉMENT

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

## RÈGLEMENT DU 15 NOVEMBRE 1902

SUR LE SERVICE DES CONTROLEURS-COMPTABLES

### *A.* — Prescriptions générales

1. Les contrôleurs-comptables sont appelés à mettre l'Administration en état d'exercer un contrôle continu sur tous les faits intéressant les rapports financiers de l'État avec les administrations de chemins de fer d'intérêt général.

2. Ils sont répartis dans chacun des services du contrôle de la voie et des bâtiments, du contrôle de l'exploitation technique, du contrôle des travaux des lignes nouvelles et du contrôle de l'exploitation commerciale, aussi bien dans les services centraux que dans les services locaux; ils sont sous les ordres des chefs de service, qui les mettent au besoin à la disposition des ingénieurs et inspecteurs.

Un contrôleur-comptable est, s'il y a lieu, spécialement attaché à chacun des chefs de service.

Des contrôleurs-comptables peuvent être mis à la disposition du Ministre des finances.

3. Les contrôleurs-comptables doivent, en dehors des tournées motivées par les études spéciales qui leur sont demandées par leurs chefs, effectuer sur place et à l'improviste toutes vérifications en ayant soin de rapprocher le fait comptable de l'opération comptable à laquelle il a donné lieu. Ils ont particulièrement à se rendre compte de l'exactitude des écritures, du mode d'imputation des dépenses et recettes et de l'utilisation des crédits.

4. Sauf exception dûment motivée par la nature de leurs fonctions, ils doivent faire de fréquentes tournées dans leur circonscription.

5. Chaque contrôleur-comptable rend compte dans un rapport semestriel de l'ensemble de ses travaux et des résultats obtenus. Ce rapport est transmis par la voie hiérarchique à l'Administration supérieure.

6. Indépendamment de ces rapports semestriels, les contrôleurs-comptables fournissent, s'il y a lieu, des rapports spéciaux à la suite de leurs tournées ou des études qu'ils ont été appelés à faire de leur initiative ou sur la demande de leurs chefs. Ces rap-

ports signés par eux sont envoyés par les chefs de service à l'Administration supérieure, si ceux-ci ont reconnu l'utilité de la transmission. En cas de non-transmission, le chef de service fait mention, lors de l'envoi du compte rendu semestriel, de la production du rapport spécial, en indiquant la suite qui lui a été donnée.

7. En aucun cas et lors même que ses investigations lui auraient révélé l'existence de faits irréguliers ou répréhensibles, le contrôleur-comptable ne peut adresser d'injonctions ou d'observations directes à la Compagnie ni à ses agents. Il doit seulement saisir sans délai son chef hiérarchique de la question, après avoir recueilli tous les renseignements nécessaires.

### *B.* — Prescriptions spéciales a chaque branche du controle

8. Les attributions des contrôleurs-comptables attachés aux divers services du contrôle sont définies de la manière suivante :

#### A. — *Contrôle de la Voie et des Bâtiments*

1° Examen, au point de vue de l'estimation et de l'imputation des dépenses, des projets que les ingénieurs communiquent au contrôleur-comptable ;

2° Vérification de toutes les dépenses de travaux sur les lignes exploitées et des dépenses d'exploitation intéressant la voie et les bâtiments ; constatation dans les écritures de la Compagnie des sommes qui doivent être portées au crédit des comptes de construction ou du compte des travaux complémentaires ;

3° Vérification des approvisionnements et des inventaires du matériel du serviee de la voie et des bâtiments, ainsi que de toutes statistiques intéressant ce service ;

4° Etude du mode de calcul et de répartition des frais généraux du service de la voie et des bâtiments ; étude, au point de vue comptable, des séries de prix et de l'exécution des marchés relatifs à ce service ;

5° Examen des écritures et de la comptabilité relatives à la voie et aux bâtiments dans les bureaux des Compagnies (service central, arrondissements, chefs de section, conducteurs de la voie ou assimilés) ;

6° Renseignements à fournir sur leur demande à l'ingénieur en chef ou à l'ingénieur ordinaire :

Sur les demandes d'autorisation d'excédents de dépenses ;

Sur le projet de budget ;

Sur les résultats financiers de chaque exercice ;

Sur l'exécution des conventions ou traités pour l'exploitation des gares communes ;

Enfin sur toutes questions d'ordre général, telles que utilisation

du personnel de la voie, ventilation de son traitement, principes et règles de la comptabilité du service de la voie et des bâtiments;
Etc.

B. — *Contrôle de l'Exploitation technique*

1° Examen, au point de vue de l'estimation et de l'imputation des dépenses, des projets que les ingénieurs communiquent au contrôleur-comptable;

2° Vérification des dépenses de l'Administration centrale et des services généraux des bureaux centraux et régionaux de l'exploitation et du matériel et de la traction, du service des trains, gares, etc.;

3° Vérification des dépenses relatives à l'acquisition, à l'aliénation, à la construction, à la démolition, à la modification et à la réparation du matériel roulant ainsi que du mobilier et de l'outillage des ateliers et dépôts, vérification des décomptes des travaux d'aménagement du matériel roulant, pour le service de la Guerre;

4° Vérification des approvisionnements et des inventaires des services de l'exploitation et du matériel et de la traction, ainsi que de toutes statistiques intéressant lesdits services;

5° Etude du mode de calcul et de répartition des frais généraux du service de l'exploitation et du matériel et de la traction; étude, au point de vue comptable, des séries de prix et de l'exécution des marchés relatifs à ces services;

6° Renseignements à fournir, sur leur demande, à l'ingénieur en chef ou à l'ingénieur ordinaire :

Sur le projet de budget;

Sur les résultats financiers de chaque exercice;

Sur l'exécution des conventions pour l'exploitation des gares communes;

Enfin, sur toutes les questions d'ordre général, utilisation du personnel de l'exploitation, du matériel et de la traction; principes et règles de la comptabilité des services de l'exploitation, du matériel et de la traction;

Etc.

C. — *Contrôle de l'Exploitation commerciale*

1° Etude des tarifs;

2° Vérification des pièces comptables concernant les recettes du trafic aussi bien dans les bureaux de la Compagnie que dans les gares, vérification des taxes de magasinage;

3° Vérification de la régularité des taxes perçues;

4° Vérification des détaxes et indemnités payées pour pertes, retards, avaries, manquants, opérations en douane;

5° Vérification de toutes statistiques intéressant le service commercial;

6° Renseignements à fournir sur sa demande au contrôleur général :

Sur le projet de budget ;

Sur les résultats commerciaux et financiers de chaque exercice ;

Sur l'exécution des traités relatifs aux embranchements particuliers et des conventions pour l'exploitation des gares communes ;

Enfin, sur toutes les questions d'ordre général, telles que utilisation du personnel des services commerciaux, principes et règles de comptabilité pour les recettes du trafic.

D. — *Contrôle des Études et Travaux des Lignes nouvelles*

1° Examen, au point de vue de l'estimation et de l'imputation des dépenses, de tous les projets que les ingénieurs communiquent au contrôleur-comptable ;

2° Vérification des dépenses faites par la Compagnie à sa charge ou au compte de l'Etat; constatation, dans les écritures de la Compagnie, des sommes qui doivent être portées au crédit des comptes de construction de chaque ligne ;

3° Etude du mode de calcul et de répartition des frais généraux, du service de la construction ; étude, au point de vue comptable, des séries de prix et de l'exécution des marchés pour travaux neufs ;

4° Examen du compte-matière, de l'entrée et de la sortie des matériaux, de l'inventaire des magasins ;

5° Renseignements à fournir sur sa demande à l'ingénieur en chef :

Sur le projet de budget ;

Sur les résultats financiers de chaque exercice ;

Enfin sur toutes questions d'ordre général, telles que utilisation du personnel de la construction, ventilation de son traitement principes et règles de la comptabilité ;

Etc.

## ARRÊTÉ DU 25 NOVEMBRE 1902

*Relatif au concours d'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées.*

Un concours a lieu tous les ans pour l'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées.

L'époque à laquelle commencent les opérations du concours est fixée chaque année. Un avis inséré au *Journal officiel* de la République française fait connaître cette époque, ainsi que les villes désignées pour les examens du second degré.

Les épreuves orales sont publiques.

Nul n'est admis à prendre part au concours s'il n'est français ou naturalisé français, et s'il n'est âgé de plus de dix-huit ans et de moins de trente ans au 1er janvier de l'année dans laquelle aura lieu le concours. Toutefois, les militaires ayant passé trois ans sous les drapeaux dans l'armée active, seront admis à concourir jusqu'à l'âge de trente-trois ans, et les commis des ponts et chaussées et des mines qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux ans de services, pourront concourir jusqu'à trente-cinq ans.

Les demandes d'admission au concours doivent être adressées au ministre avant le 16 janvier.

Elles seront accompagnées :

1° De l'acte de naissance du candidat ;

2° D'une note fournissant les indications suivantes : nom et prénoms, lieu et date de naissance ; qualité, grade et traitement ; service et résidence ; emploi auquel le candidat est habituellement affecté ; date de la nomination à chaque grade ; services civils et militaires ; emplois antérieurs ;

3° D'une copie certifiée conforme des diplômes et certificats qui auraient pu lui être délivrés ;

4° D'un extrait du casier judiciaire ;

5° D'un certificat, sur papier timbré, d'un médecin assermenté constatant que le candidat n'est atteint d'aucune infirmité apparente ou cachée pouvant l'empêcher de faire sur le terrain les diverses opérations nécessitées par le service des ponts et chaussées et que l'état de ses yeux ne lui interdit pas d'être employé utilement à des travaux de dessin.

Les candidats appartenant déjà au service de l'administration n'auront pas à produire ces pièces ; mais leurs demandes d'admission au concours devront être appuyées par leurs chefs hiérarchiques. Les candidats étrangers à l'administration devront les adresser par l'intermédiaire de l'un des ingénieurs en chef du département où ils résident.

L'administration arrête la liste des candidats qui pourront se présenter au concours.

Les épreuves du concours pour le grade de conducteur se divisent en épreuves du premier degré et épreuves du second degré.

Les épreuves du premier degré comprennent les compositions écrites et les opérations sur le terrain ; les épreuves du second degré sont purement orales.

Ces deux catégories d'épreuves portent sur les matières ci-après :

A. — *Épreuves écrites du 1er degré.*

| Désignation. | Temps accordé. | Valeurs diverses. | |
|---|---|---|---|
| 1° Ecriture courante (les candidats seront jugés d'après une copie de l'avant-métré. Le temps consacré à cette épreuve est compris dans le délai accordé pour l'épreuve de l'avant-métré) | » | | 3 |
| 2° Dictée | 1/2 heure. | 3 | 7 |
| Rédaction d'un rapport sur une affaire de service | 3 heures. | 4 | |
| 3° Arithmétique. — Questions de cours et problèmes | 4 heures. | 4 | 10 |
| 4° Géométrie. — Questions de cours et problèmes | | 4 | |
| 5° Trigonométrie. — Problème trigonométrique de pratique usuelle et calcul d'une expression trigonométrique | 2 heures. | 2 | |
| NOTA. — Voir pour ces trois matières le programme de l'examen oral. | | | |
| 6° Croquis à main levée. (Il n'est pas nécessaire que le croquis soit passé à l'encre.) | 2 heures. | 1 | 5 |
| 7° Dessin graphique d'un ouvrage d'art | 8 heures. | 4 | |
| 8° Avant-métré d'un ouvrage d'art | 8 heures. | | 3 |
| 9° Lever d'un plan | 8 heures. | 2 | 4 |
| 10° Nivellement au niveau à bulle d'air. (Le temps de cette épreuve est laissé à l'appréciation de la Commission départementale) | » | 2 | |
| 11° Rédaction d'un projet de route avec ponceau en fer ou en maçonnerie | 16 heures. | | 4 |
| Total | | | 36 |

A. — *Épreuves orales du 2e degré*

1° **Arithmétique.** — Numération décimale, addition, soustraction, multiplication, division des nombres entiers et décimaux ; preuves de ces opérations.

Valeurs

Propriétés des nombres premiers, plus grand commun diviseur, plus petit commun multiple, fractions ordinaires et décimales.

Extraction des racines carrées.

Système légal des poids et mesures.

Résolutions de problèmes, questions d'intérêt, d'escompte, de société et d'alliage.

Proportions et progressions..... 3

2° **Algèbre.** — Addition et soustraction des polynômes. — Multiplication et division des monômes et des polynômes. — Equations du 1er degré à une ou plusieurs inconnues. — Equations du 2e degré à une inconnue.

Théorie des logarithmes et usage des tables.

Notions sur les dérivées..... 2

3° **Géométrie.** — Préliminaires. — Egalité des triangles. — Droites, perpendiculaires, obliques, parallèles. — Parallélogrammes, polygones. — Lignes proportionnelles, triangles semblables.

Mesure des angles. — Contact et intersection des cercles. — Tangentes et sécantes du cercle. — Polygones inscrits et circonscrits au cercle. — Aire des polygones et du cercle.

Propositions relatives à la ligne droite et au plan. — Plans perpendiculaires et parallèles. — Angles dièdres et trièdres.

Tétraèdres. — Pyramides. — Parallélipipèdes, prismes. — Polyèdres égaux et semblables. — Aire et volume du cône droit, du cylindre droit et de la sphère.

Représentation graphique des faits météorologiques, des données de la statistique et autres..... 3

4° **Mécanique et électricité.**

A. — **Mécanique.** — Mouvement uniforme. — Mouvement accéléré. — Vitesse. — Forces. — Inertie. — Masse. — Mesure des forces. — Composition et décomposition des forces. — Travail des forces. — Kilogrammètre. — Composition et décomposition des forces parallèles concourantes ou dirigées d'une manière quelconque dans l'espace. — Détermination des centres de gravité.

Machines. — Frottement. — Travail et équilibre des forces dans les machines à mouvement uniforme. — Plan incliné, levier, balance, treuil, vis, poulies fixes et mobiles. — Moufles.

Notions élémentaires sur les machines à vapeur.

B. — **Electricité.** — Electrisation par frottement, par influence. — Pointes. — Paratonnerres. — Conducteurs isolants, condensateurs. — Potentiel, tension, quantité d'électricité. — Piles usuelles, accumulateurs. — Courant électrique. — Intensité, lois d'Ohm, puissance d'un courant. — Aimant, électroaimant, boussole, principe du galvanomètre. — Induction ; machines à courants continus, alternatifs. — Dynamos, trans-

Valeurs relatives.

formateurs. — Eclairage électrique, sonneries, télégraphes, téléphone. — Electrothermie, électrochimie. — Unités pratiques : volt, etc. — Traction électrique..... 3

5° **Notions sur la résistance des matériaux.** — Résistance des matériaux à la traction et à la compression. — Essais de matériaux. — Allongement d'une tige à la traction. — Lois de Woehler.

Dilatation des matériaux de construction. — Rails, chariots de dilatation, etc. — Action du vent.

Murs de soutènement et de réservoirs. — Piles de viaduc.

Voûtes en maçonnerie. — Méthode de Méry.

Systèmes articulés, poutres triangulées, treillis, formes diverses des fers ou des poutres métalliques. — Assemblages, articulations, encastrement.

Calcul d'une ferme. — Pièces chargées debout..... 2

6° **Notions sommaires d'hydraulique.** — Pression dans les fluides : principe de Pascal. — Surface libre des liquides en équilibre. — Pression sur le fond et les parois des vases. — Vases communiquants : niveaux d'eau, à bulle d'air; puits artésiens; jets d'eau; ajutage.

Presse hydraulique.

Principe d'Archimède. — Poids spécifiques. — Pression atmosphérique. — Baromètre, variations. — Air comprimé.

Pluies, vents, neiges, glaces, orages, température, pluviomètre, thermomètre. — Marées, bassins à flot, fleuves à marées, mascaret.

Pompes : pompe aspirante, pompe foulante, pompe centrifuge; siphon.

Vannes, écluses, déversoirs; disposition d'une usine hydraulique (*principe*) [1].

Canaux découverts, rivières, étiage, crues, barrages fixes et mobiles, remous d'un barrage et d'un pont, jaugeages.

Principe des distributions d'eau. — Filtres; sources.

Roue hydraulique et turbines (*principe*) [1]..... 2

7° **Trigonométrie rectiligne.** — Lignes trigonométriques. — Relations entre les lignes trigonométriques d'un arc. — Principales formules trigonométriques.

Usage des tables.

Résolution des triangles. — Evaluation de leur surface.... 1

8° **Géométrie descriptive.** — Méthode des projections.

Questions relatives à la ligne droite et au plan.

Mode de représentation des cylindres, cônes et sphères sur

[1] Il ne sera demandé, au point de vue mathématique, que les théories simples ou les formules empiriques.

Valeurs relatives.

les plans de projections. — Notions élémentaires sur la coupe des bois et des pierres..... 2

9° **Lever de plans et nivellement.**

A. — **Lever de plans.** — Mesure des distances : chaîne d'arpenteur, stadia. — Réduction à l'horizontale des distances mesurées sur les pentes.

Mesure des angles : équerre d'arpenteur, alidade, graphomètre, boussole. — Usage et vérification des instruments.

Levers à l'équerre, à la planchette, à la boussole et au graphomètre. — Rapport et dessin des plans. — Indication des échelles adoptées dans le service des ponts et chaussées. — Copie et réduction de plans.

Tracé d'un axe sur le terrain, piquetage, alignements, courbes. — Plan parcellaire..... 2

B. — **Nivellement.** — Niveau d'eau. — Niveau à bulle d'air. — Niveaux d'Egault et de Lenoir. — Mire à coulisse. — Mire parlante. — Usage et vérification des instruments.

Opérations du nivellement. — Carnets. — Calcul des cotes de hauteur rapportées à un plan général de comparaison.

Modes de représentation du terrain adoptés dans le service des ponts et chaussées. — Dessin du profil en long, des profils en travers. — Plans cotés. — Tracé des profils sur le terrain. Indication des points de hauteur pour les déblais et les remblais.

Niveau de pente de Chézy ; son emploi pour tracer sur le terrain une ligne d'une pente déterminée..... 2

10° **Pratique des travaux.** — Notions sur les qualités et les défauts des matériaux, sur leur emploi dans les maçonneries, charpentes en fer et en bois, sur les travaux de construction et d'entretien, sur la construction et la fondation des ouvrages d'art et sur la pratique des travaux en général.

Cubature des terrasses. — Mouvement des terres. — Formules de transport..... 6

11° **Pratique du service.** — Règlements sur la comptabilité des conducteurs. — Règlement des cantonniers.

Instruction sur la tenue des bureaux de l'ingénieur et du conducteur..... 1

12° **Notions sommaires du droit administratif.** — Organisation et attributions des pouvoirs publics. — Juridictions diverses. — Législation du domaine public et des travaux publics. — Expropriation. — Exécution des travaux publics. — Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs. — Règlements de voirie ; applications. — Lois et règlements sur les accidents et sur la durée du travail..... 3

Total..... 32

Les candidats seront en outre interrogés sur les travaux auxquels ls ont pris part ou sur les services spéciaux auxquels ils ont été attachés.

| | | |
|---|---|---|
| Aptitude spéciale [1]..... | 2 | 7 |
| Services rendus dans l'administration [1]..... | 5 | |

Les candidats possédant des connaissances plus étendues que celles du programme peuvent demander qu'elles soient constatées par les examinateurs lors des épreuves orales.

Afin d'arriver à une appréciation exacte et comparative du mérite des candidats, il est attribué à chacune de leurs réponses ou des parties de leur travail une valeur numérique exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20, et qui ont respectivement les significations ci-après :

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | 0. | Néant. |
| | 1. | 2. | Très mal. |
| 3. | 4. | 5. | Mal. |
| 6. | 7. | 8. | Médiocrement. |
| 9. | 10. | 11. | Passablement. |
| 12. | 13. | 14. | Assez bien. |
| 15. | 16. | 17. | Bien. |
| | 18. | 19. | Très bien. |
| | | 20. | Parfaitement. |

Une moyenne est établie d'après ces chiffres pour chaque partie du programme ; chacune de ces moyennes est multipliée par les nombres ou coefficients exprimant leur valeur relative, et la somme des produits donne le nombre total de points ou degrés obtenu pour l'ensemble des épreuves.

Les épreuves écrites, le dessin et le croquis, ainsi que les opérations sur le terrain s'ouvrent simultanément dans tous les centres d'examen au jour et suivant l'ordre fixés par l'administration.

Dans chaque centre, il est institué une commission dont les membres sont désignés par le ministre, et qui est chargée de présider aux épreuves écrites et aux opérations sur le terrain; elle devra, en outre, apprécier par note spéciale l'épreuve du nivellement au niveau à bulle d'air (n° 10).

Les sujets des compositions écrites sont les mêmes pour toute la France; ils sont envoyés par l'administration au président de chaque commission, sous enveloppes cachetées, qui sont ouvertes en présence des candidats au moment fixé pour chaque épreuve.

[1] On cotera de 0 à 20, comme pour les autres parties, mais on retranchera 13 de la note. Il ne sera donc tenu compte que de l'excès de la note sur 13.

Toutes les pièces écrites, les plans et carnets de nivellement sont soumis à l'examen d'une commission centrale composée d'un certain nombre d'ingénieurs en activité ou en retraite désignés chaque année par le ministre. Des correcteurs spéciaux peuvent être adjoints par le ministre à la commission pour la correction des compositions écrites. La commission arrête la liste des candidats admis à subir les épreuves orales. Nul ne peut être porté sur cette liste s'il n'a obtenu au moins :

1° La moitié du maximum pour chacun des articles 1, 2, 8 et 11 et pour les autres articles réunis;

2° Les deux tiers de ce même maximum pour l'ensemble des premières épreuves.

La commission centrale se transporte successivement dans les différentes villes désignées comme centre d'examen oral en suivant l'itinéraire fixé par l'administration.

Lorsque les opérations des examens oraux sont complètement terminées, la commission dresse et remet au ministre une liste sur laquelle les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le résultat du concours pour toute la France. Le président y joint un rapport général sur l'ensemble du concours.

Nul ne pourra être inscrit sur la liste du classement définitif s'il n'a obtenu au moins les deux tiers du nombre total des points pour les deux séries d'épreuves, soit 906,66.

Le nombre des admissions est fixé, pour chaque année, d'après le nombre prévu des vacances et les besoins présumés du service.

L'admissibilité des candidats à l'emploi de conducteur est prononcée par le ministre, d'après la liste de classement arrêtée par la commission des examens du second degré.

Les candidats déclarés admissibles ne peuvent être nommés conducteurs que lorsqu'ils ont atteint l'âge de vingt et un ans révolu et qu'ils ont satisfait aux obligations imposées par la loi militaire.

Cette déclaration d'admissibilité ne confère aux candidats aucun droit à une nomination immédiate ; elle les met seulement en position d'être désignés, à l'exclusion de tous autres candidats, pour les emplois disponibles, soit dans le département où ils résident, soit dans tout autre département. L'administration se réserve, d'ailleurs, la faculté de tenir compte, pour ces désignations, des convenances et des nécessités du service plutôt que du rang occupé par les candidats sur la liste d'admissibilité.

L'administration pourra également soumettre à un stage, avant de les nommer conducteurs, les candidats admissibles qui n'auraient pas justifié d'une pratique suffisante du service ou qui n'auraient pas encore atteint l'âge voulu pour être pourvus du grade de conducteur. Ils recevraient, pendant la durée de ce stage, le traitement de commis des ponts et chaussées de 3e classe et les allocations accessoires calculées sur le taux fixé pour les conducteurs.

LIBRARY UNIVERSITY

YB 1884

58 3M 336